SKRZYDLATA·POLSKA

6

1933



VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne—Ministerstwu Komunikacji, które posiada Departament Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny, studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Departament Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Chałubińskiego 4, tel. 552-00. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny—Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 31.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 119.
Nowogródzki — 3 Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Targowa 74, Dyr. P. K. P., pokój 620.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa w Polsce. Zarząd Główny — Warszawa, Filtrowa 59 m 11, tel. 8.42-40.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dywizjon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małoletnich — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-03-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Instytut Techniki Szybownictwa—Lwów, Politechnika.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Politechnice Lwowskiej—Lwów, Politechnika.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Politechnika Lwowska — studjum lotnicze na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły techniczne: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — w Łodzi, we Lwowie i w Łucku — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach.

Szkoła Mechaników: Cywilna Szkoła Mechaników L.O.P.P. we Lwowie.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych—Warszawa,Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. P. Drzewiecki).

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Koło Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszcz, Heeresanger 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A.R.P. istnieje organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Ujazdowska 32, tel. 9-33-77.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski, Lwowska 5, tel. 9-33-00, lotnisko — Wawelska, tel. 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Krakowski — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski — Kalecza 20-a, tel. 106-84.

Poznań. Aeroklub Poznański — ul. Marcinkowskiego 18.

Wilno. Aeroklub Wileński — Zygmuntowska 4 m. 2.

Katowice. Aeroklub Śląski — skrz. poczt. 391.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 119.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

Gdańsk. Aeroklub Gdański — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11; lotnisko — Rumja pod Gdynią.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Puławska 2a.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Doświadczalne Warsztaty Lotnicze Sp. z o. o. — Warszawa-Okęcie, tel. 9.71-22

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

H. Liefeld i S. Schiffner sp. z o. o. — Warszawa, Wolność 5.

Wytwórnie szybowców.

Warsztaty Szybowcowe Sp. z o. o. — Warszawa, Inżynierska 5. Tel. 10.12-40.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo-samorządowe. Przewóz lotniczy pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, port lotniczy — 8-08-50 i 8-08--60.

Oddziały:

Bydgoszcz — port lotniczy, tel. 19-19.
Katowice — port lotniczy, tel. 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 132-22 i 125-45 — port lotniczy.
Lwów — pl. Marjacki 5, tel. 45-71 i 29-36 port lotniczy.
Poznań — port lotniczy — 67-11 i 78-45.
Gdańsk — Langfuhr, port lotniczy, tel. 415-31.
Brno — port lotniczy, tel. 38-266.
Bukareszt — Take Janescu 39, tel. 235-97.
Czerniowce — port lotniczy, tel. 537.
Galacz — port lotniczy.
Wiedeń — „Luftreisebüro", Kaerntnerring 5, tel. R. 28-1-21.
Sofia — Benkovski 8, tel. 443.
Saloniki — Gr. Alexander 5, tel. 11-31.

SKRZYDLATA POLSKA

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

WYDAWNICTWO KOMITETU STOŁECZNEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:
WARSZAWA, LWOWSKA 5 — TEL. 9.33-00 — KONTO P.K.O. 9511

Warunki prenumeraty:

w kraju rocznie	zł. 10.—
półrocznie ...	zł. 5.50
kwartalnie ...	zł. 3.—
numer pojedyńczy	zł. 1.—
zagranicą rocz.	fr. szw. 8.—
półrocznie ...	fr. szw. 4.—

Prenumeratę zaległą oblicza się podług normy kwartalnej.

Ceny ogłoszeń:

cała strona ...	zł. 300.—
pół strony... ...	zł. 180.—
jedna czwarta str.	zł. 100.—
jedna ósma str....	zł. 70.—

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. 25 gr., 2—3 egz. 50 gr., 4—6 egz. 60 gr., 7—15 egzempl. 70 groszy.

„SKRZYDLATA POLSKA" JEST DALSZYM CIĄGIEM „MŁODEGO LOTNIKA".

ZMIANA TYTUŁU NASTĄPIŁA DNIA 1 LIPCA 1930 ROKU

PO WŁĄCZENIU DO „MŁODEGO LOTNIKA" „PILOTA"

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ZARZĄD: WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 138

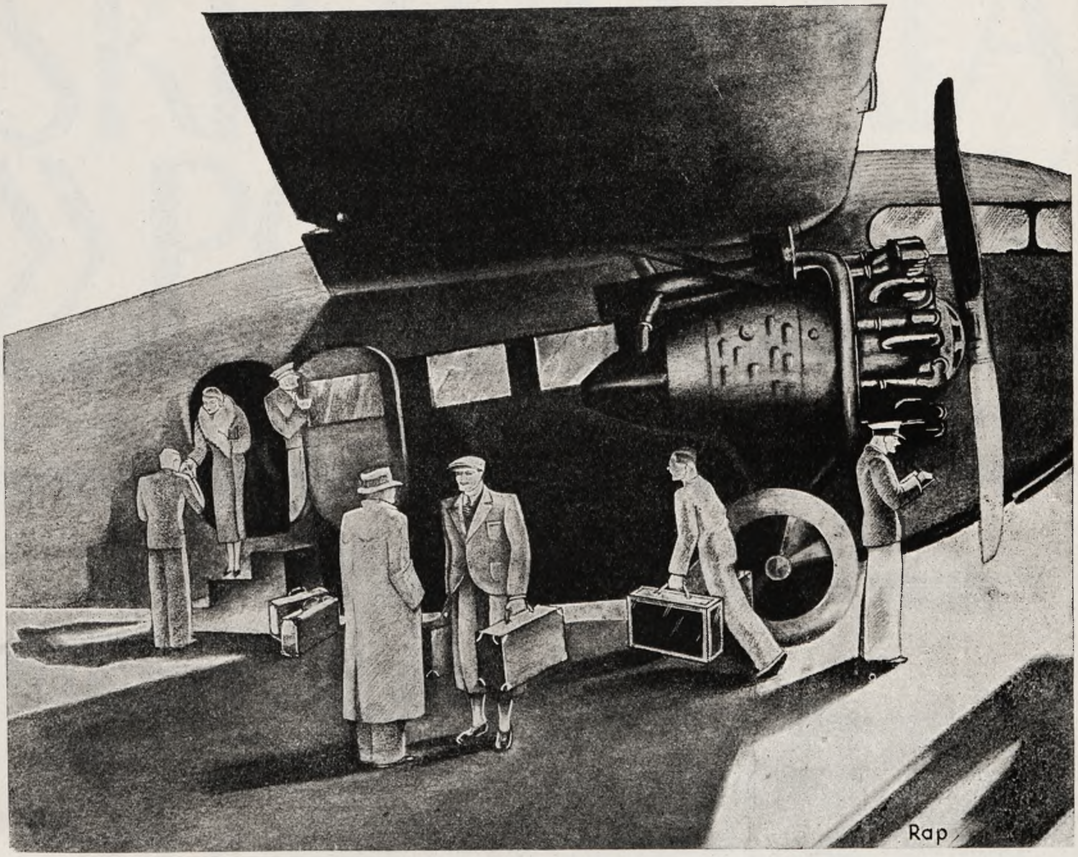
ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od dn. 1 maja do dn. 30 sierpnia 1933 roku

Czas lokalny

o. 15.30 p. 17.40	WARSZAWA GDAŃSK (DANZIG), GDYNIA	p. 11.30 o. 9.20
o. 15.45* p. 17.35*	WARSZAWA BYDGOSZCZ	p. 9.50* o. 8.00*
o. 16.00 p. 18.10	WARSZAWA POZNAŃ	p. 10.10 o. 8.00
o. 16.30 p. 18.30	WARSZAWA KATOWICE	p. 10.00 o. 8.00
o. 6.50 p. 8.35 o. 9.00* p. 11.00* o. 11.15* p. 12.05*	WARSZAWA KRAKÓW KRAKÓW BRNO BRNO WIEN	p. 19.15 o. 17.30 p. 17.05* o. 15.05* p. 14.50* o. 14.00*
o. 17.45* p. 18.25*	KRAKÓW KATOWICE	p. 8.30* o. 7.50*
o. 7.10 p. 9.45 o. 10.10* p. 13.40* o. 14.10* p. 16.00*	WARSZAWA WILNO WILNO RIGA RIGA TALLINN	p. 17.40 o. 15.05 p. 14.40** o. 13.10** p. 12.40** o. 10.50**
o. 10.30 p. 12.45 o. 13.10* p. 15.45* o. 16.10* p. 19.10* o. 8.50** p. 11.00** o. 11.30** p. 13.20**	WARSZAWA LWÓW LWÓW CERNAUTI CERNAUTI BUCURESTI BUCURESTI SOFIJA SOFIJA THESSALONIKI	p. 15.20 o. 13.05 p. 12.40** o. 12.05** p. 12.40** o. 8.40** p. 14.30* o. 12.20* p. 11.50* o. 10.00*

Objaśnienie znaków: o — odlot, p — przylot. * — Samoloty kursują w poniedziałki, środy i piątki. ** — Samoloty kursują we wtorki, czwartki i soboty. Bilety na przelot Polskiemi Linjami Lotniczemi „LOT" nabywać można również w „Ośrodku propagandowym" L.O.P.P., Warszawa, Ś-to Krzyska 12.



Podróż samolotem nie wymaga dziś już odwagi!

Ponad krajami i częściami świata odbywają sie przeloty z taką samą punktualnością, jak komunikacja kolejowa i samochodowa pomiędzy miastami.

Nieuszkodzona plomba pod nakrętką daje pewność, że olej jest oryginalny!

Punktualność i bezpieczeństwo samolotów zależy od sprawnego działania silników, a da się ono osiągnąć przez stosowanie GARGOYLE MOBILOIL AERO.



Gargoyle Mobiloil

ZAREJ. MARKA OCHRONNA

„Aero"

VACUUM OIL COMPANY S. A.

CZECHOWICE-WARSZAWA

Centralne Warsztaty Aeroklubów

przy Lubelskim Klubie Lotniczym

Lublin, Fabryczna 17. Tel. 2-62
R-ki bież. w Banku Handlowym
(oddział w Lublinie)

Budowa samolotów sportowych i szybowców w/g licencyj. Remonty generalne samolotów sportowych i silników lotniczych. Wszelkie prace wchodzące w zakres lotnictwa.

SKRZYDLATA »POLSKA«

Rok IV (X) CZERWIEC 1933 Nr. 6 (104)

2gi MIĘDZYNARODOWY





MEETING LOTNICZY

NA WIDNOKRĘGU

Bogaty sezon. – Lotnictwo w L.O.P.P. – Meeting warszawski. – Na marginesie konkursów i meetingów krajowych

Znowu mamy powód do radości. Cały ubiegły okres był wyjątkowo obfity w wydarzenia lotnicze o pierwszorzędnem znaczeniu.

Jednocześnie z rajdem bułgarskim, opisanym w poprzednim zeszycie, nasi lotnicy wzięli udział w Locie Algiero-Marokańskim, zdobywając „Puhar Cudzoziemców“. Oba loty były pilnie śledzone przez szeroki ogół naszego społeczeństwa. Zaledwie w kilka dni po powrocie lotników z Afryki rozbrzmiała po świecie radosna wiadomość o rekordzie atlantyckim kapitana Skarżyńskiego, budząc w całym narodzie entuzjazm, dający się porównać z tym, jaki panował po zwycięstwie Żwirki w challenge'u. Po tem nastąpił start kapitanów: Bajana i Dudzińskiego do Lotu Alpejskiego, ich zwycięstwo w zlocie gwiaździstym i właściwy rajd alpejski, który — aczkolwiek niedokończony wskutek wypadków — przyniósł polskim barwom bardzo dodatni wynik w postaci uznania kompetentnych sfer, wyrażonego zarówno pilotom, jak i samolotom.

Oto fakty, znane już wszystkim dobrze z gazet. Kronikarzowi miesięcznika, w dodatku miesięcznika fachowego, pozostaje tylko podsumowanie wydarzeń i wyciąganie z nich wniosków, bez powtarzania znanych opisów.

A więc ubiegły „okres sprawozdawczy“ przyniósł nam znowu poważne sukcesy w konkurencji międzynarodowej (do tego, co wymieniliśmy, dodajmy jeszcze zwycięstwo polskiego samolotu sanitarnego w Madrycie) i przyczynił się do wzrostu zainteresowania lotnictwem wewnątrz kraju. Zainteresowanie to jest już teraz bardzo duże, czego najwymowniejszym dowodem były tłumy publiczności na Meetingu Warszawskim, moknące na deszczu przez kilka godzin. Miały jednak ostatnie wydarzenia skutek ogółowi mniej znany a obchodzący głównie kluby lotnicze — i to chcielibyśmy podkreślić.

Łańcuch udanych wyczynów naszego lotnictwa, a głównie niemający porównania, bohaterski przelot Atlantyku przez kpt. Skarżyńskiego, dokonany tuż przed jubileuszowym „Tygodniem L.O.P.P.“, wpłynął poważnie na kierunek propagandy Ligi. Sprawił, że dziesięciolecie L.O.P.P. odbywało się pod hasłem lotnictwa. Wszędzie mówiło się o lotnictwie, o jego ostatnich sukcesach, o lotniczej pracy Ligi. Dwie pozostałe dziedziny pracy L.O.P.P., ostatnio w Lidze mocno forsowane, ustąpiły pierwszeństwo lotnictwu. Sądząc z przebiegu „Tygodnia“ oraz składu osobowego nowego Zarządu Głównego L.O.P.P., lotnictwo w Lidze wraca na uprzywilejowane miejsce, które miało kiedyś. Należy przypuszczać, że jeszcze w bieżącym roku odczujemy skutki tej zmiany.

Jest to objaw dla nas bardzo radosny.

———

Urządzony w atmosferze „napięcia lotniczego“, na szeroką skalę zakrojony i dobrze przygotowany, Meeting Warszawski nie spełnił, niestety, tej roli, jaką mu nadać chcieli organizatorzy. Tegoroczne „święto skrzydeł“ wypadło stosunkowo blado z powody niepogody. Niski pułap chmur i ciągłe deszcze nie pozwoliły wyzyskać całego programu a przytem wpłynęły na osłabienie jego tempa. Publiczność czuła się trochę zawiedziona w swych nadziejach. Jeszcze bardziej od niej — organizatorzy Meetingu, którzy nie szczędzili trudu, aby impreza wypadła jaknajokazalej.

———

Zachęceni powodzeniem meetingów warszawskich, i inne kluby wzięły się w roku bieżącym do organizowania pokazów lotniczych. Wogóle imprez lotniczych krajowych mamy w tym roku masę. Wobec tego, musimy sobie dobrze uprzytomnić odpowiedzialność, jaką bierze się na siebie, urządzając pokazy lotnicze. Dziś publiczność wykazuje już tyle zainteresowania lotnictwem, że każda impreza lotnicza, odpowiednio zareklamowana, może ściągnąć tłumy i — jak to się mówi — „zrobić kasę“. Ale pamiętajmy, że to nie jest i nie może być celem. Musimy pamiętać o publiczności, o tem, że zadaniem naszem powinno być lotnicze „wychowywanie“ i kształcenie jej. Pamiętać musimy, że dzisiaj widzowie nie zadowolą się już samym widokiem samolotu, ani też nie będą zachwycali się próbą lądowania lub zwykłą akrobacją. Publiczność żąda od nas pełnego emocji, sprawnie funkcjonującego widowiska sportowego. Jeśli jej tego nie damy, zrażamy ją, a przynajmniej studzimy zapał, zamiast go stale podsycać.

Tak samo musimy większą uwagę zwrócić na stronę organizacyjną zawodów lokalnych. Jest ich coraz więcej i wszyscy chcielibyśmy, aby ilość ich nie zmniejszała się. Tembardziej, że w zawodach tegorocznych biorą udział prawie sami turyści i cywile, a więc rola zawodów podnosi się bardzo. Jednak i na tę sprawę trzeba większą zwrócić uwagę. Lepiej jest organizować konkursy rzadziej, albo wspólnie z innym klubem, niż zostawiać w kimkolwiek wrażenie poważniejszych niedociągnięć. Poza tem (to już nie jest winą klubów) musi być pewien plan w organizowanych przez kluby dzielnicowe zawodach. Ich terminy nie powinny zbiegać się tak, jak to miało miejsce w ub. miesiącu. Kluby nie stać (niestety!) na dobre przygotowanie się do trzech imprez następujących po sobie w odstępach tygodniowych. Trzebaby również uzgodnić nazwy lotów, gdyż wprowadzają one zamęt.

Wciąż jeszcze mamy wiele pracy organizacyjnej — a tak mało na to czasu!

Nowe formy organizacyjne niemieckiego sportu lotniczego

W poprzednim numerze „Skrzydlatej" zaznajomiliśmy czytelników z obecną organizacją całego lotnictwa w hitlerowskiej Rzeszy.

Dziś damy trochę informacyj o samym sporcie, który uległ na rozkaz ministra Göringa zasadniczej, organizacyjnej przebudowie.

Zapowiedź Göringa zlikwidowania wszelkich związków i organizacyj odrębnych została wprowadzoną w życie szybko, bez trudności i nadała niemieckiemu sportowi lotniczemu zupełnie nowe i niedwuznaczne oblicze.

Formy organizacyjne nie wystarczyły nowym władcom Niemiec.

Nowy charakter sportu niemieckiego jest jeszcze zadokumentowany mundurem, którego wprowadzenie było — według słów fachowej prasy niemieckiej — „jednym z najważniejszych zadań nowej organizacji naczelnej, t. j. „Deutscher Luftsport Verband".

Mundur ten, kroju marynarkowego, w szaro-niebieskim kolorze, jest obowiązującym uniformem nietylko dla pilotów i instruktorów lecz również dla urzędników ministerstwa lotnictwa w czasie ich służbowych wystąpień.

Na czele D. L. V. (Deutscher Luftsport Verband) stoją: Szef i dwaj jego zastępcy, mianowani przez ministra lotnictwa, którzy — znów według słów prasy niemieckiej — „spełniają funkcje zarządu D. L. V.", t. j. prezesa i dwóch wiceprezesów. Są nimi: pp. Bruno Lörzer (szef) oraz Bauer de Betaz i Gerd v. Hoeppner — (zastępcy).

Kierownictwo to posiada organ pomocniczy w formie „senatu doradczego", składającego się również z osób mianowanych przez ministra.

A więc wybory władz niemieckiego związku sportu lotniczego (D. L. V.) nie istnieją. Wszystkie uprawnienia wypływają z funkcyj powierzanych drogą nominacyj przez władze centralne.

Organizacje posiadające dotychczas swe odrębne oblicza w charakterze, w strukturze i składzie, jak: Niemiecki Związek Lotniczy, Narodowo-Socjalistyczny Korpus Lotniczy i Towarzystwo Röhn-Rossitten — już nie istnieją. Na ich miejsce powstało natomiast 15 terytorjalnych grup sportowo-lotniczych, które są kierowane przez starych, o „właściwej" opinji politycznej pilotów, mianowanych przez ministra lotnictwa a podległych bezpośrednio kierownictwu naczelnemu D.L.V. w osobie p. Lörzera i jego zastępców.

Poszczególne grupy obejmują następujące terytorja Rzeszy:

I. — Prusy Wschodnie i Gdańsk (!?),
II. — Pomorze i Meklenburgję,
III. — Marchję Północną (Szlezwig, Hamburg, Lubekę),
IV. — Południową Saksonję,
V. — Westfalję,
VI. — Nadrenję,
VII. — Hesję,
VIII. — Badinję i Palatynat,
IX. — Würtenbergję,
X. — Bawarję,
XI. — Turyngję,
XII. — Saksonję,
XIII. — Północną Saksonję i Anhalt,
XIV. — Brandenburgję i Marchję Graniczną,
XV. — Śląsk.

Nowa organizacja niemieckiego sportu lotniczego dziwnie przypomina organizację inną, n. p.: Piętnaście grup lotniczych, mających charakter jednostek taktycznych, ośrodków wyszkolenia, treningu i kadr, dowodzonych przez piętnastu sumiennie dobranych oficerów.

Poszczególni ci dowódcy podlegają wyższemu dowódcy, który oprócz dwóch zastępców ma do pomocy w swej pracy — sztab, który nazywa się senatem.

Zanotować wreszcie należy, że Niemiecka Rada Lotnicza (dawny D. L. V.) została dnia 12 kwietnia również zlikwidowaną a na jej miejsce utworzono przy obecnym D. L. V. „Najwyższą Niemiecką Komisję Lotnictwa Sportowego" (Oberste Deutsche Luftsportkommission, w skrócie O. D. L.). Kierownictwo O. D. L. objął p. von Hoeppner.

Z dawnych organizacyj pozostał tylko Aeroklub Niemiec, którego zadania zostały ograniczone do „towarzyskiej reprezentacji niemieckiego lotnictwa w kraju i zagranicą".

Całokształtu dzisiejszego obrazu lotniczego sportu w Niemczech dopełnia końcowy ustęp programowej odezwy ministra wychowania fizycznego Niemiec w gabinecie Hitlera do stowarzyszeń sportowych i korporacyj studenckich: „Ponad wszystkiem stoi zasada: od dziś całe wychowanie fizyczne narodu nie będzie uciskane przez tchórzowską, niewolniczą i podległą zagranicznym wpływom politykę państwową. Wychowanie to musi zatoczyć tak potężne koła, by wszyscy stanęli do walki o Niemcy jako państwo potężne na wewnątrz i zbrojne i wolne na zewnątrz, broniące swych granic i odzyskujące znaczenie w świecie. Wszystkie sfery społeczeństwa muszą przyczyniać się do spełnienia tej historycznej misji".

Nasze Aerokluby w roku 1932*)

Rok 1932 stanowił dla polskiego lotnictwa sportowego pod każdym względem ważny i ciekawy okres. Sport lotniczy święcił tryumfy na terenie zagranicznym. Polska zdobyła puhar Challenge'u. Wewnątrz kraju nastąpiła zmiana w ustosunkowaniu się społeczeństwa do lotnictwa. Przedtem przez szerszy ogół nieznany i niedoceniany nawet przez najwyższe czynniki w państwie, sport lotniczy zdobywa sobie powszechną sympatję. Na meetingach widzimy niespotykane przedtem tłumy publiczności.

To wszystko razem wytwarza wzrost powagi i znaczenia klubów lotniczych. Zwraca się ku nim uwaga społeczeństwa. Następuje duży i nieprzerwany odtąd napływ nowych członków. Przybywa wielu kandydatów do szkolenia. Kluby mogą teraz robić dużą selekcję.

Rok 1932 możnaby ogólnie scharakteryzować jako „rok jakości sportu lotniczego". Znaczą go bowiem — jak to już wspomnieliśmy — wyczyny. Rozwój ilościowy okazał się gorszy, chociaż niemal wszystkie ważniejsze pozycje działalności klubów wykazują wzrost także i w roku ubiegłym. I tak np. czas lotów w klubach z 2.435 godzin w roku 1930 i 3.660 godzin w roku 1931 wzrósł w roku 1932 do 4.234. Ilość samolotów wynosiła odpowiednio: 58, 83, 94. Liczba członków — 989, 1.081, 1.949. Nie możemy wszakże zapominać, że stale rosną zadania i potrzeby, przybywają do klubów nowe zastępy pilotów a przeto stosunkowo niewielka zwyżka godzin lotu nie oznacza poprawy wciąż jeszcze niedostatecznego (i — jak widzimy — malejącego stale) treningu.

Oczywiście są to skutki ogólnie ciężkiego położenia ekonomicznego państwa i jednostek uprawiających sport lotniczy.

W roku 1932 weszła w życie organizacja p. w. lotniczego, przez co nastąpiło rozszerzenie pracy klubów a jednocześnie zwężenie ich dotychczasowej samodzielności. Trudno dziś jeszcze powiedzieć coś konkretnego na temat tej współpracy. Krzepnie ona dopiero. Wyniki będą widoczne w przyszłym roku. W każdym bądź razie przez nową organizację p. w. lotn. kluby wiele zyskały. I to zarówno materjalnie, jak i moralnie. Jeżeli nawet gdzieś stosunki nie układały się należycie, nie wątpimy, że przyszłość zmieni je i że wszyscy w klubach będą dostatecznie rozumieli i doceniali znaczenie współpracy z p. w.

Jeżeli chodzi o imprezy klubowe, to omawiany sezon był dość ubogi. Głównemi zawodami był I-y Międzynarodowy Meeting w Warszawie, impreza w 100-u procentach udana. Poza tem odbył się IV-y Lot Południowo-Zachodniej Polski imienia Fr. Żwirki, zorganizowany prze Aeroklub Krakowski oraz Meeting Krajowy Aeroklubu Lwowskiego. Lubelsko-Podlaskie Zawody Zimowe zostały odwołane ze względów finansowych. Z mniejszych imprez możnaby wymienić zlot do Lidzbarka, zlot nad morze oraz grupowy lot na meeting do Pragi *). Za to zanotowaliśmy szereg zagranicznych lotów turystycznych, podejmowanych w związku z zajęciami zawodowemi i na koszt prywatny (prof. Pruszkowski do Wenecji, kpt. Hirszbandt do Londynu).

Ta kategorja lotów zasługuje na specjalne wyróżnienie. Życzylibyśmy sobie, aby tego rodzaju rajdów było jaknajwięcej.

Kilka zdań osobnych należy się jeszcze szybownictwu. Święciło ono — podobnie jak sport motorowy — sukcesy zagraniczne, będąc dobrze zaprezentowane w Rhön. Rok 1932 przyniósł uporządkowanie szybownictwa pod względem organizacyjnym oraz wyodrębnienie szkół szybowcowych. Najsłabiej wypadły wyczyny, czego głównym powodem był brak odpowiedniego sprzętu.

Żałośnie przedstawia się statystyka wypadków. Liczba ofiar roku 1932 przekroczyła ilość z poprzednich 4 lat.

*) Z powodu niefunkcjonowania Rady Klubów, która zestawiała w styczniu każdego roku sprawozdania z działalności klubów za rok miniony, dopiero obecnie możemy podać wyniki pracy aeroklubów za rok 1932. Podane cyfry zebrane są ze sprawozdań rocznych klubów dla A.R.P. i sprawdzone ze sprawozdaniami miesięcznemi.

*) Sprawozdanie nasze obejmuje tylko imprezy zorganizowane przez kluby afiljowane.

Działalność polskich klubów lotniczych, afiljowanych do A. R. P., w roku 1932.

KLUB	Ilość członków	Sprzęt		Statystyka lotów (czas w godz.)						Finanse		
		Samolotów	Szybowców	Na samolotach klubu		Na samolot. czł. klubu		Razem		Wpływy wł. (składki, opłaty, imprezy i t. p.)	Wydatki na szkolenie, trening i sport	Wydatki na administr. ogólną
				Ilość	Czas	Ilość	Czas	Ilość	Czas			
Warszawski	166	25	7	3.172	642	509	451	3.681	1.093	44 810	92.413	6.809
Krakowski	123	11	4	2.899	478	603	242	3.502	720	15.076	54 180	9.565
Lwowski	140	9	15	2.024	409	—	—	2 024	409	?	?	?
Poznański	173	10	1	1.910	373	21	12	1.931	385	?	?	?
Wileński	80	10	5	779	239	—	—	779	239	7.346	19.221	2.738
Śląski	870	8	4	952	454	—	—	952	454	12.183	108.085	10.310
Lubelski	213	6	6	1.064	227	—	—	1.064	227	4.347	17.148	1.134
Łódzki	51	7	1	380	129	—	—	380	129	?	?	?
Podlaski	77	5	2	2.133	277	—	—	2.133	277	3.206	18.390	966
Gdański	56	3	2	1.351	301	—	—	1.351	301	1.290	19.244	1.426
Razem . . .	1.949	94	47	16.664	3.529	1.133	705	17.797	4.234			

Zestawienie porównawcze ważniejszych danych z działalności klubów w latach 1930, 1931 i 1932.

KLUB	Ilość członków			Ilość samolotów			Ilość godzin lotu			Ilość załóg wysłanych na zawody, raidy i t. p.		
	1930	1931	1932	1930	1931	1932	1930	1931	1932	1930	1931	1932
Aeroklub Warszawski	198	141	166	19	22	25	927	1.056	1.093	16	25	25
„ Krakowski .	125	145	123	10	13	11	284	411	720	14	7	12
„ Lwowski .	95	130	140	4	6	9	230	597	409	1	3	4
„ Poznański .	173	107	173	10	10	10	282	380	385	2	3	1
„ Wileński . .	49	70	80	5	7	10	251	240	239	2	2	—
„ Śląski . . .	94	100	870	1	9	8	159	318	454	—	4	1
Klub Lotn. Lubelski .	71	212	213	4	4	6	115	113	227	—	2	2
„ „ Łódzki . .	80	51	51	1	4	7	9	178	129	—	—	—
„ „ Podlaskiej Wytw. Sam.	65	69	77	4	4	5	178	176	277	—	2	1
Aer. Akad. w Gdańsku	40	56	56	—	4	3	—	191	301	—	2	1
Razem . . .	989	1.081	1.949	58	83	94	2.435	3.660	4.234	35	50	47

Niestety, powodem wielu wypadków był także brak dyscypliny lotniczej i lekceważenie obowiązujących przepisów. Nie wątpimy jednak, że bolesne doświadczenie minionego roku wpłynie na wszystkich naszych kolegów w klubach pouczająco i uchroni nasze lotnictwo przed dalszemi tak przykremi pod każdym względem stratami.

Roland Kalpas

Szybownictwo Z. S. S. R.*)

(8-my wszechzwiązkowy zlot szybowcowy na Krymie)

W czasie od 10.X do 10.XI 1932 r. odbył się w Z.S.S.R. na Krymie 8-my wszechzwiązkowy zlot szybowcowy. Pierwszy zlot miał miejsce w roku 1923 i od tej pory zloty odbywają się co roku, przyczyniając się wybitnie do rozwoju szybownictwa w Z.S.S.R.

Organizacja i cele.

Organizacja zlotu spoczywała w rękach Osoawiachimu (organizacja analogiczna do naszej L.O.P.P.) a mianowicie jego Rady Centralnej i Rady Popierania Szybownictwa.

Główne zadania zlotu były następujące:

1) Trening młodych pilotów żaglowych,

2) Wypróbowanie w locie nowych konstrukcyj,

3) Osiągnięcie efektownych wyczynów lotu żaglowego,

4) Uzyskanie niezbędnych danych dla dalszych prac naukowo-badawczych i konstrukcyjnych.

Zlot był traktowany przez organizatorów jako przygotowanie się do obchodu 10-lecia szybownictwa sowieckiego, przypadającego w roku bież. oraz jako próba sił przed (niedoszłą) międzynarodową robotniczą „Spartakiadą“ w r. 1933 w Z.S.S.R.

Nadto, ponieważ szybownictwo w Republice Sowieckiej zostało proklamowane jako „sport lotniczy mas“, organizatorzy zlotu pragnęli dzięki współpracy doświadczonych szybowników wykorzystać wszelkie możliwości w kierunku zwiększenia bezpieczeństwa szybownictwa a przez to udostępnienie go dla ogółu.

Zlot odbył się w miejscowości Koktebel na Krymie. Obóz mieścił się na terenie Centralnej Szkoły Pilotów Żaglowych, lecz z powodu braku wolnych miejsc zarówno w hangarze — dla szybowców, jak i w budynkach mieszkalnych — dla uczestników zlotu, szybowce pozostawały pod gołem niebem, zaś uczestnicy zlotu dojeżdżali na start z pobliskiego Koktebla.

Kierownictwo zlotu znajdowało się w rękach doświadczonych pilotów, inżynierów i konstruktorów.

Uczestnicy zlotu.

Ogólna ilość uczestników wynosiła ponad 40 osób. Wszystko to byli piloci „paritieli“, t. zn. piloci żaglowi (odpowiada to naszej kategorji „C“). Większość z nich składała się z instruktorów różnych szkół szybowcowych, rozsianych na terenie Z.S.S.R. Byli więc przedstawiciele Moskwy, Leningradu, Syberji, Ukrainy, Krymu i t. d.

Pilotów motorowych na ogólną ilość „paritieli“ było tylko 8-miu; resztę stanowili szybownicy „czystej krwi“.

Wszyscy piloci żaglowi byli podzieleni na dwie grupy: „A“ i „B“, stosownie do kwalifikacyj. W czasie trwania zlotu następowało przejście z jednej grupy do drugiej.

Szybowce.

Ogółem w zlocie brało udział 22 szybowców, z których latało 21. Z tej liczby 4 były dwumiejscowe, a nawet jeden z nich w czasie zlotu był przerobiony na 3-miejscowy.

Wszystkie szybowce były typu rekordowego lub treningowego konstrukcji i wykonania sowieckiego.

Na bliższą uwagę zasługują następujące szybowce: G—9 konstrukcji Gribowskiego, który to szybowiec okazał się najlepszym szybowcem zlotu ze względu na swe doskonałe własności lotu w połączeniu z bardzo dużą wytrzymałością. Szybowiec ten nadaje się do lotów wleczonych a także do akrobacji. G—9 przybył na Krym z Moskwy drogą powietrzną, wleczony za samolotem, pokonując przestrzeń 1700 km. Samolot prowadził konstruktor Gribowskij, zaś szybowiec — wybitny szybownik sowiecki Stepanczenko. Szybowiec G—9 sławny jest poza tem z tego, że wykonano na nim 176 loopingów, 5 beczek, 10 korkociągów i 4 loty na plecach. O doskonałych własnościach żaglowych G—9 świadczy 13½ godzinny lot wykonany na nim przez pilota Stepanczenko.

Dalej wymienić należy szybowiec dwumiejscowy „Temp“ konstrukcji Szczemietjewa. Posiada on instalację

———

*) Na podstawie źródeł sowieckich.

Szybowce biorące udział w VIII zlocie na Krymie.

Nazwa	Miasto	Konstruktor	Ilość miejsc	Rodzaj szybowca*)	Rozpiętość m	Powierzchnia nośna m^2	Wydłużenie	Ciężar całkowity kg	Ciężar własny	Obciążenie na 1 m^2	Ciężar skrzydła	Profil skrzydła**)
Udarnik	Moskwa	Sieńkow	1	R	18,0	18,54	17,45	290,7	210,7	15,7	139,3	G—525 Z
M K B — 2	„	Biuro konstruk. w Moskwie	1	R	17,9	16,93	19,0	248,0	168,8	14,6	88,0	M K B
E. Telman	„	Groszew	1	RT	16,0	15,55	16,5	226,0	146,0	14,5	87,0	G—549 Z
E — 3	Saratów	Emmer	2	T	14,9	21,60	10,3	316,0	156,0	14,6	73,0	G—527
Temp	Moskwa	Szeremietjew	2	R	17,2	23,0	12,9	371,1	211,1	16,1	110,0	G - 533
Sz — 3	„	„	2	T	16,0	23,0	11,1	419,0	259,0	18,2	115,3	„
Briz	Symferopol	Szaropaw, Wierzilin, Dobachow	1	T	15,0	15,38	14,6	223,6	193,6	14,5	75,5	E—385
G — 2	Moskwa	Gribowskij	1	T	13,5	14,8	12,3	202,0	122,0	13,6	77,0	E—485 Z
Upar	„	Antonow	1	T	13,7	17,04	11,0	184,7	104,7	10,8	58,0	C B I K
G — 9	„	Gribowskij	1	RD	12,0	12,6	11,4	249,5	169,5	19.8	69,5	R—2
Skif	„	Dubrowin	1	RD	18,0	17,0	19,0	280,0	200,0	16,5	127,0	G—652 Z
Czerwona Gwiazda	„	Wachmistrow	1	R	12,2	12 0	11,4	269,0	189,0	22,5	65,0	A—18
D I P	Leningrad	Antonow	1	R	20,1	21,07	19,18	270	190,0	12,72	130,4	CAGI, R-2
D R — 5	Charków	Kowalenko	2	R	22,04	24,35	19,92	423	263	17,4	149,5	G—549

*) R — rekordowy, T — treningowy, D — doświadczalny. **) G — Götingen, E — Eiffel, pozostałe — sowieckie.

elektryczną do lotów nocnych. Ustalono na nim sowiecki rekord długotrwałości lotu — 14 godz. 48 min.

Szybowiec „Upar" konstrukcji Antonowa był reprezentowany na zlocie w 7 egzemplarzach. Wykazał doskonałe własności w locie i użytkowność. Ustalono na nim rekord wysokości dla szybowców 2230 m.

Latanie.

Zlot wyróżniał się wielką intensywnością latania. Bywały dnie, gdy szybowało naraz do 17 szybowców. System premjowania wyczynów wpłynął dodatnio na jakość i ilość lotów.

Ogółem w czasie zlotu wykonano 662 loty w czasie 761 godz. 44 min., w tem lotów żaglowych 600 w czasie 750 godzin. Loty o czasie 4—5 godz. były zjawiskiem normalnem.

Ważną rzeczą jest to, że tak duża ogólna ilość godzin wylatanych nie jest spowodowana zasługą pojedyńczych osób czy też szybowców, lecz wypracowana była w sposób równomierny przez ogół uczestników na wszystkich szybowcach. Wyczyny poszczególnych pilotów i szybowców są bliskie siebie.

Tak np. pilotów, którzy wylatali od 10 do 60 godz. — jest 22. Lotów o czasie ponad 6 godz. było 13. Lotów z osiągnięciem wysokości ponad 500 m. było 20.

Z powodu krótkości jesiennego dnia dłuższe loty kończyły się pociemku. Wówczas rozpalano na starcie ogniska. Pewnego razu miał miejsce lot nocny jednocześnie dwóch szybowców, zaopatrzonych w światła pokładowe.

W czasie poprzednich zlotów loty żaglowe odbywały się na prądach dynamicznych opływu, ostatni zlot przyniósł żaglowanie na prądach termicznych.

Należy zaznaczyć, że prądy termiczne na Krymie, a w szczególności w pobliżu zbocza Urun-Syrt posiadają swój odrębny charakter, a przez to i technika latania jest odmienna od tej, którą stosują w Rhön, gdzie dla osiągnięcia efektownego lotu dąży się do wykorzystania prądów wstępujących kumulusów lub prądów na czole burzy. Zbocze Urun-Syrt posiada wszystkiego 200 m. wysokości nad poziom morza (wtedy gdy Rhön — 950 m.) a więc jest znacznie niższe od warstwy, w której zwykle przechodzą obłoki, co w połączeniu z odmiennemi warunkami zachmurzenia i powstawania obłoków na Krymie (jak twierdzą Rosjanie) — sprawia, że lot pod kumulusem w Urun-Syrcie jest mniej dostępny i możliwy zaledwie w małej ilości wypadków.

Prądy termiczne na Krymie posiadają następujące cechy charakterystyczne:

Powstają one o dostatecznej sile jedynie przy wietrze południowym. Dużą rolę odgrywa tu „sołonczak" (rodzaj gruntu) na przedpolu południowego zbocza. Prądy termiczne są najbardziej intensywne, gdy po deszczu następuje ocieplenie. Mają one bardzo mały przekrój poprzeczny, co utrudnia ich odnalezienie.

Dla ilustracji przytoczę tu opowiadanie „paritiela" G. Wasiljewa o lotach na termice.

„Wyrwać się na termikę zwykle udawało się w ten sposób. Nabrawszy maksimum wysokości, co uskutecznia się, lecąc na kącie szybkości minimalnej (uwzględniając pewien zapas szybkości na rzucanie, aby nie stracić sterowności), latasz na tym pułapie, pułapie prądów opływających wzgórza, tak długo, aż natrafisz na „komin", dla którego charakterystyczne są miękko pulsujące porywy skierowane z dołu do góry; wówczas nabieranie wysokości widoczne staje się na oko. Aby nie wyjść z „komina", trzeba było ustawiać szybowiec przodem pod wiatr, zadzierając go aż do przepadania, — wówczas zwykle nabierasz szybko wysokości aż do pewnego maksimum, drugiego pułapu — prądów termicznych.

Pułapy te dla różnych maszyn są bliskie siebie. Wyraźnie widoczna jest różnica konstrukcji szybowców tylko przy oderwaniu się od prądów opływowych. Ale przedewszystkiem zależy to od umiejętności pilota prowadzenia maszyny w każdym wypadku na najkorzystniejszym dla kącie planowania, a to uzyskuje się doświadczeniem i dzięki swoistemu czuciu. Wyrwawszy się na „termikę" i stojąc przodem pod wiatr, szybowiec jakgdyby zamiera w powietrzu; zupełnie spokojny i równy strumień powietrza pozwala na prowadzenie szybowca na dowolnym kącie bez obawy zwalenia się. Szybkość względem ziemi staje się równą zeru a nawet ujemną, przesunięcie do przodu zachodzi bardzo powoli i tylko kosztem zwiększenia szybkości.

Zniżanie się w „termice" tak samo spokojne jak i nabieranie wysokości. Miejsca zjawienia się „komina" są nieokreślone a czas trwania jego jest krótki.

Często można było obserwować, jak na miejscu, gdzie wyrwała się jedna maszyna, tworzyły się prądy schodzące i, chociaż pierwsza maszyna w dalszym ciągu nabierała wysokości, nikt więcej nie mógł się tu wyrwać".

8-my zlot szybowcowy obfitował w piękne wyczyny odnośnie długotrwałości lotu oraz osiągniętej wysokości, ustanowiono przytem kilka rekordów światowych, jak to przedstawiają poniższe tablice.

Poza lotami żaglowemi wykonano szereg lotów wleczonych za samolotem U—2. Przeszkolono przy tem w lotach wleczonych 15-tu uczestników zlotu. Loty wleczone zaliczano z punktu widzenia sposobu startu do lotów żaglowych, któryby mógł ewentualnie mieć zastosowanie na następnym zlocie.

Dla ćwiczenia w lądowaniach na punkt dla pilotów latających na holu nakreślono na ziemi szereg współśrodkowych kół przypominających tarczę strzelecką, gdzie oni mieli lądować.

(Dokończenie na str. 220)

INŻ. CZ. J. KĄCZKOWSKI



Dużo sukcesów światowej miary odniosły już nasze młode skrzydła. Parę rekordów, sporo zwycięstw w zawodach międzynarodowych, szereg doskonałych wyników, osiągniętych przez naszych pilotów i nasze maszyny w zakrojonych na szeroką skalę rajdach — wyrobiły nam zagranicą dobre imię, a w kraju wzbudziły żywe zainteresowanie się lotnictwem szerokich mas.

Z tego pierwszego, zaledwie przecież kilkuletniego okresu istnienia naszych skrzydeł możemy być w pełni zadowoleni, a nawet dumni. Niejednokrotnie przecież byliśmy już przedmiotem powszechnego podziwu i zazdrości, spotykając się z niekłamanem uznaniem, nieraz — z entuzjazmem.

A jednak nasza ambicja i duma narodowa nie była w pełni zaspokojona. Pragnęliśmy imię Polski rozsławić jakimś wyczynem najwyższej miary. Chcieliśmy, by polskie nazwisko znalazło się na liście tych wielkich pionierów cywilizacji i zdobywców świata, których czyny przekazuje się historji. Marzyliśmy, by przecież któryś z Polaków wszedł zwycięsko na ten Wielki Szlak, którym kroczyli najwięksi traperzy świata. Szlak Roalda Amundsena, którego postać po wsze czasy zostanie potężnym symbolem, a dzieje jego życia, czynów i śmierci będą przekazywane z pokolenia w pokolenie niby wspaniały mit. Szlak Allaina Gerbaulta, samotnego nieustraszonego żeglarza, który swym żelaznym hartem i nieugiętą mocą swego ducha pokonał niezmierzoną potęgę oceanów. Szlak Karola Lindbergha, zwycięskiego żeglarza powietrznego, pierwszego skrzydlatego zdobywcy Atlantyku.

Ten Wielki Szlak, na który próbowało wkroczyć już tylu najwybitniejszych, najdzielniejszych i najodważniejszych — i tylu znalazło na nim, miast radości zwycięstwa i sławy, porażkę dotkliwą, albo bohaterską śmierć. Jak rodak nasz, Ludwik Idzikowski.

O zdobyciu tego Szlaku marzyliśmy oddawna.

I ZDOBYLIŚMY GO!...

Zdobyliśmy bowiem Atlantyk!...

Kpt. Stanisław Skarżyński na samolocie RWD-5 bis z silnikiem Gipsy-Major w dniu 8 maja wystartował z St. Louis w Afryce i po 20 godzinach 15 minutach lotu, pokrywszy przestrzeń 3.670 km., wylądował w Maceio w Ameryce Południowej.

Przelot ten — przelot samotnego pilota na małym samolocie turystycznym nad Atlantykiem — to jest wyczyn najwyższej miary. To jest największy wyczyn sportowy, do jakiego jest zdolny człowiek współczesny.

Przelot Skarżyńskiego jest zarazem rekordem międzynarodowym. Odległość między St. Louis a Maceio w linji prostej wynosi 3.500 km. Dotychczasowy rekord długości lotu samolotów turystycznych II kat. (jednomiejscowe o wadze do 450 kg. obecnie a do 350 kg przed 1.IV.) należał do Francji i wynosił 2.976 km. 910 m.

Jest jakiś wspaniały, bohaterski patos w takim samotnym przelocie nad oceanem.

Oto człowiek staje sam oko w oko z ogromem wszechświata. Sam jeden wobec niezmierzonych przestrzeni, wobec układu tysiąca niewiadomych, wobec potężnych a ślepych sił żywiołowych. Nigdzie

oparcia, znikąd pomocy. Ogromna, tajemnicza potęga wszechświata — i samotne, mocno bijące ludzkie serce, rzucające wyzwanie losowi.

Wobec tak olbrzymiej niewspółmierności sił, na dalszy plan odsuwa się jakość sprzętu, wyrobienie i technika pilota — główną, decydującą rolę obejmuje tu moc wewnętrzna i hart ducha Człowieka, ważącego się na taką rzecz.

W tem kryje się ten dziwny, fascynujący urok tego rodzaju samotnych wypraw na podbój świata. Dlatego to właśnie takich wypraw bohaterowie urastają w naszych oczach do miary jakichś tytanów czasów dzisiejszych, a czyny ich budzą w nas dreszcz podziwu i entuzjazmu.

Skarżyński stanął ramię w ramię obok pilotów ekstra klasy międzynarodowej. Wpisał swoje nazwisko do wielkiej księgi zdobywców świata. Zrealizował nasze największe pragnienia, nasz „Sen o Atlantyku". Wypełnił w liście naszych wyczynów lotniczych tę lukę, która drażniła naszą ambicję narodową. Dzięki niemu możemy sobie dzisiaj powiedzieć, że niema takiej kategorji wyczynów lotniczych, w której nie możemy współzawodniczyć zwycięsko z innemi narodami.

Jest to największy tryumf naszych młodych skrzydeł.

Dał on nam pełnię przeświadczenia o osiągnięciu przez nasze lotnictwo najwyższej klasy.

Wagę tego wyczynu podnosi fakt, że dokonany on został na samolocie polskim nietylko przez przynależność, ale i przez zaprojektowanie i wykonanie go w kraju. Dlatego zwycięstwo Skarżyńskiego jest podwójnem świętem naszego lotnictwa.

Puss czy Fox-Moth'y przestały być dla nas przedmiotem zazdrości odkąd mamy nasze RWD.

Jakże szkoda, że współtwórca tej maszyny, Stanisław Wigura, nie doczekał się tego nowego świetnego tryumfu RWD. Ale przecież w tych samolotach żyje Jego piękny duch. One są jego najwspanialszym skrzydlatym pomnikiem.

I jest tu jakieś specjalne zrządzenie losu, że właśnie Skarżyński odniósł to drugie wielkie zwycięstwo polskich skrzydeł. Dzielny ten i dla lotnictwa sportowego zasłużony pilot, odznacza się bowiem podobnemi walorami, co niezapomniani tryumfatorzy Challenge'u 1932, którzy zjednali sobie tak gorącą powszechną sympatję swemi osobistemi zaletami. Dał on tego dowody już przed startem do swego transatlantyckiego lotu.

Przecież człowiek, ważący się na podobną rzecz, ma prawo starać się zwrócić powszechną uwagę na siebie, na swoją odwagę. Przysługuje mu to prawo, jako idącemu na straconą placówkę walki człowieka ze ślepemi siłami przyrody. I większość ludzi korzysta też z tego prawa, zapowiadając i reklamując zawczasu swoje zamierzenie.

Jak postąpił Skarżyński?

Użył wszystkich możliwych sposobów, by plan swój okryć tajemnicą. Wiadomo, jak trudno jest ukryć podobne zamiary, zwłaszcza przed wszędobylskimi wysłannikami prasy. Więc Skarżyński swe długie, sumienne i wszechstronne przygotowania pozoruje zamiarem bicia rekordu długotrwałości lotu nad lądem. Choć mógłby przez cały ten czas chodzić już w nimbie bohaterstwa i napawać się sławą człowieka, wybierającego się na podbój Atlantyku — Skarżyński właśnie wszelkiemi siłami stara się zniweczyć nawet domysły na temat istotnego celu swej wyprawy.

Powiada bowiem — zdając sobie w pełni sprawę z całego ogromnego ryzyka swego zamierzenia — że nieudanie się jego lotu przy uprzedniem jego rozreklamowaniu mogłoby zaszkodzić lotnictwu.

To też możemy powiedzieć śmiało, że ten człowiek, który wysiadł w zwykłem cywilnem ubraniu z kabiny samolotu turystycznego po przebyciu Atlantyku i swem skromnem i powściągliwem zachowaniem się zdobył sobie na kontynencie amerykańskim przydomek „Milczącego Kondora", jest wzorem dla wszystkich sportowców.

Kapitanie Skarżyński — pozdrawiamy Cię, jako swojego narodowego bohatera!... Jesteśmy dumni z Twojego wielkiego czynu, który stawia Cię w rzędzie najsławniejszych pilotów świata. Obok zdobiących Twoją pierś orderów i krzyżów zawieszamy Ci wielką gwiazdę naszego uznania i naszej wdzięczności. Pozdrawiamy Cię, pełni podziwu dla Twojej zuchwałej odwagi i Twojej nieugiętej mocy, która przyniosła Ci to wielkie Zwycięstwo.

PPŁK. DYPL. B. J. KWIECIŃSKI



LOT NAD AFRYKĄ

Zaraz po zwycięstwie naszem w Challenge'u 1932 powstała myśl dokonania lotu do północnej Afryki.

Zamiar ten stał w ścisłym związku z naciskiem, jaki wywierały niektóre kluby na A.R.P., jako organizatora przyszłego Challenge'u, by trasę lotu przeprowadzić przez północną część Afryki.

Takie zaprojektowanie trasy wymagało jednak poprzedniego zbadania na miejscu, czy możliwości w tym względzie wogóle istnieją.

Przy realizacji tego zamiaru przyszło nam z pomocą zaproszenie Francuskiej Ligi Lotniczej Północno-Afrykańskiej, która w miesiącu kwietniu organizowała „Rajd Algiero-Marokański", a który to rajd w pierwszej swej części właśnie prowadził na trasie, mogącej wchodzić w grę przy układaniu regulaminu Challenge'u.

Dzięki uprzejmości Aeroklubu Warszawskiego z jego prezesem, p. posłem Rudowskim, na czele, uzyskaliśmy na ten cel samolot RWD-5 („Kolejarz II"), który w tym locie miał być pilotowany przez członka A.W. p. kpt. inż. Roberta Hirszbandta.

Po odpowiednich przygotowaniach i załatwieniu wszystkich niezbędnych formalności ustaliliśmy jako termin startu dzień 7 kwietnia, południe.

Zamierzaliśmy Afrykę osiągnąć drogą przez Szwajcarję, Hiszpanję, a wracać przez Sycylję, Rzym i Budapeszt.

Obliczaliśmy, że, mając jeszcze jeden dzień rezerwy, zdołamy dolecieć do Casablanki 11 kwietnia, a więc na 2 dni przed rozpoczęciem „Rajdu Algiero-Marokańskiego".

Zgodnie z zapowiedzią, wystartowaliśmy punktualnie o godz. 13-ej z Warszawy, z zamiarem osiągnięcia (bez lądowania) pierwszego dnia Wiednia.

Przy dobrej pogodzie po 3 i pół godzinnym locie wylądowaliśmy na lotnisku w Aspern.

Gładkie odbycie tego pierwszego etapu i możliwa pogoda w Wiedniu napełniają nas nadzieją, że i drugi etap, Wiedeń-Genewa, zdołamy przebyć łatwo. Upewnił nas w tem zresztą dość pomyślny biuletyn meteorologiczny.

Pełni więc nadziei, startujemy w Wiedniu do drugiego etapu.

Niestety, zaraz za Wiedniem, wbrew przepowiedniom meteorologicznym, do-



Po powrocie do Warszawy. Kpt. Hirszbandt i ppłk. Kwieciński w towarzystwie p. dyr. E. Zienkiewicza, prezesa Warsz. Kom. Kolej. LOPP — fundatora samolotu RWD-5 „Kolejarz II", na którym odbywał się lot. Wyżej syn kpt. Hirszbandta.



Data	TRASA	Start	Lądowanie	Czas lotu	Ilość przeb. km.
7.IV	Warszawa — Wiedeń	13,05	16,35	3 g. 30 m.	550
8.IV	Wiedeń — Linz	10,40	12,10	1 g. 30 m.	180
9 IV	Linz — Salzburg.	9,35	10,20	0 g. 45 m.	105
	Salzburg — Zurich	11,20	13,45	1 g. 25 m.	345
	Zurich — Genewa	15.18	16,47	1 g. 29 m.	235
10.IV	Genewa — Barcelona	11,50	15,50	4 g. 00 m	655
11.JV	Barcelona — Los Alcares	10,15	13,30	3 g. 15 m.	445
	Los Alcares — Tanger.	15,25	19,05	3 g. 40 m.	565
12.IV	Tanger — Casablanca	11,00	12,50	1 g. 50 m.	305
14.IV	Casablanca — Sidi-Bel-Abbes. . .	10,40	14,50	4 g. 10 m.	672
15.IV	Sidi-Bel-Abbes — Oran	13,50	14,20	0 g. 30 m.	45
	Oran — Algier	14,55	17,15	2 g. 20 m.	368
18.IV	Algier — Biskra	8,50	10,15	1 g. 45 m.	304
19.IV	Biskra — Ghardaia	5,50	9,05	3 g. 15 m	432
	Ghardaia — Laghouat	3,50	5,05	1 g. 15 m.	165
20 IV	Laghouat — Colomb-Bechar . . .	5,55	9,35	3 g. 40 m.	557
21.IV	Colomb-Bechar — Fez	6,40	10,30	3 g. 50 m.	423
22.IV	Fez — Marakech.	7,55	10,15	2 g. 20 m.	391
23.IV	Marakech — Casablanca	9,55	11,15	1 g. 20 m.	215
27.IV	Casablanca — Sidi-Bel-Abbes . . .	6,10	10,40	4 g. 30 m.	672
	Sidi-Bel-Abbes — Algier	14,30	16,55	2 g. 25 m.	390
28.IV	Algier — Tunis	15,35	19,00	3 g. 25 m.	630
29.IV	Tunis — Palermo	11,15	13,05	1 g. 50 m.	320
30.IV	Palermo — Rzym	9,05	13,45	4 g. 40 m.	755
2.V	Rzym — Zagrzeb	8,50	13,35	4 g. 45 m.	750
	Zagrzeb — Budapeszt	16,25	18,20	1 g. 55 m.	310
3.V	Budapeszt — Warszawa	15,30	18,20	3 g. 50 m	605
	Ogółem w Europie ... 5.590 „ w Afryce..... 5.599 nad morzem.. 200 11.389 km.	RAZEM		75 g. 09 m.	11.389

Szybkość przeciętna 151 km/godz.

stajemy się w ulewny deszcz, w miarę zaś posuwania się w kierunku wysokich Alp pogoda stale się pogarsza. Lecimy zaledwie na wysokości 20 metrów. Po krótkim więc namyśle decydujemy się wylądować w Linzu oddalonym od Wiednia zaledwie o 200 km. Łączymy się z Salzburgiem i otrzymujemy potwierdzenie, że decyzja nasza była słuszną: Alpy są dnia tego zupełnie zamknięte w chmurach — o przedostaniu mowy być nie może. Usłużni ludzie w Linzu pocieszają nas, że niedawno jeden lotnik angielski czekał w Linzu na pogodę cały tydzień. Miła perspektywa!

Na drugi dzień pogoda, aczkolwiek nie bardzo dobra, wykazuje jednak pewną poprawę. Lecimy naprzód do Salzburga oddalonego zaledwie o 105 km, by tam uzyskać wiadomości z Zurychu. Wiadomości te są pomyślne; lecimy więc w dalszą drogę i minąwszy kilka chmur deszczowych i gradowych dolatujemy do granicy szwajcarskiej. Tu naprawdę — jakby za dotknięciem czarodziejskiej różdżki — pogoda robi się cudowna! W blasku słońca ukazuje się jezioro Bodeńskie. Jeszcze chwil kilka i nasza RWD opuszcza się na lotnisko w Dubendorf koło Zurychu.

Godzina odpoczynku, napełnienie zbiorników i startujemy do Genewy, oddalonej o 250 km, gdzie krótko przed 5-tą lądujemy.

10-go kwietnia w południe, po dokładnym przeglądzie maszyny, startujemy w drogę do Barcelony, odległej o 655 km. Przy pięknej pogodzie lecimy na wysokości 1000 m, doliną Rodanu, mijamy Nimes, lecimy wzdłuż Morza Śródziemnego, mijamy Perpignan, dolatujemy do granicy hiszpańskiej. Sprzyjające warunki atmosferyczne pozwolą nam osiągnąć Barcelonę bez pośredniego lądowania.

Dolatujemy do granicy hiszpańskiej. Nagle wyrastają z równiny francuskiej masywy górskie, które nie opuszczają nas aż do Gibraltaru. W cztery godziny po starcie z Genewy, lądujemy w Barcelonie.

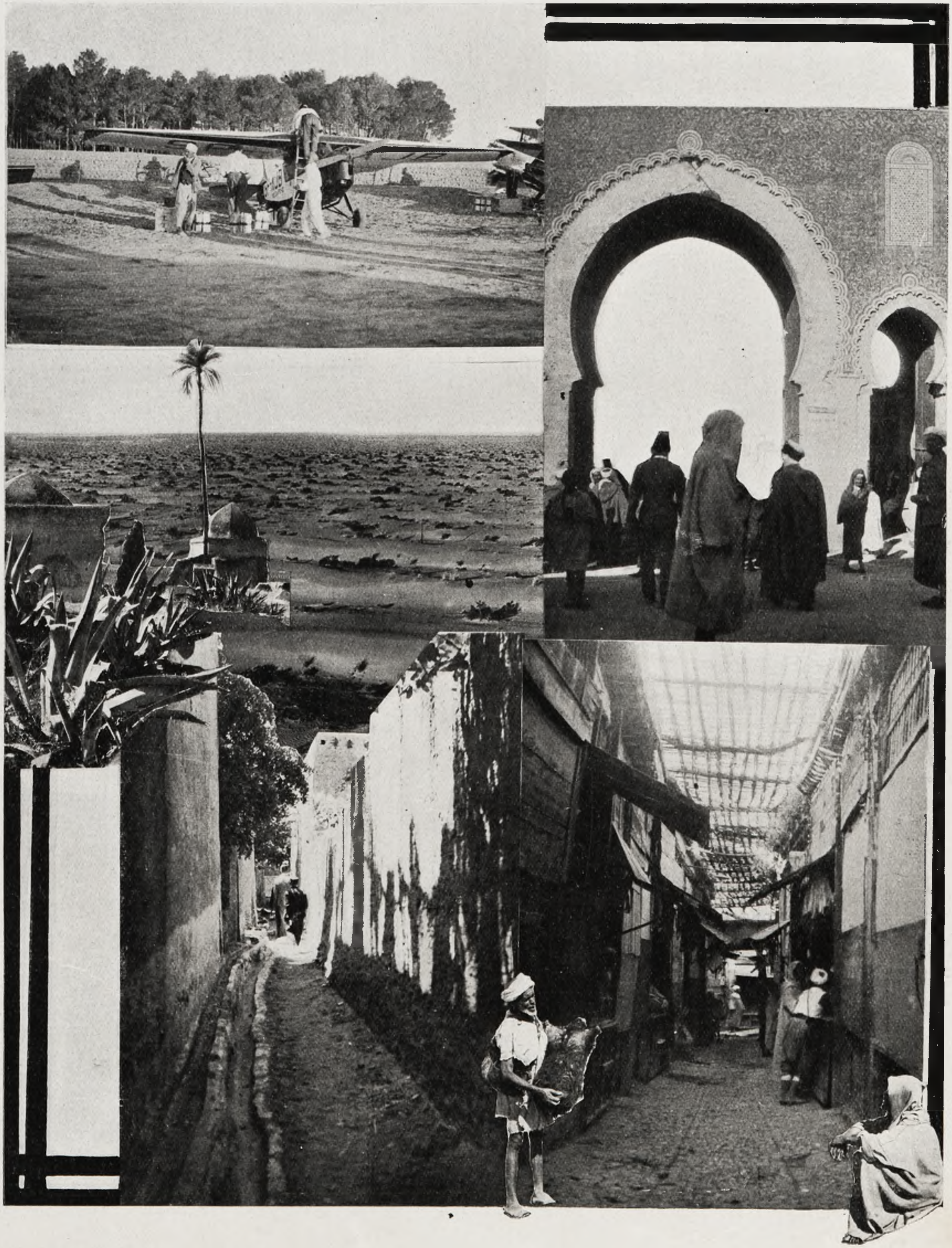
11-go kwietnia rano startujemy w dalszą drogę, z nadzieją osiągnięcia — wobec pięknej pogody — jeszcze dnia tego Casablanki i nadrobienia w ten sposób strat poniesionych przy przelocie przez Alpy.

Niestety, trudności w zaopatrzeniu się w materjały pędne na lotnisku w Los Alcares przekreślają nasze plany.

Po przezwyciężeniu tych trudności startujemy, by jeszcze dnia tego osiągnąć brzeg Afryki. Dolecenie do Casa-

KRAJOBRAZ AFRYKAŃSKI

U góry — RWD na jednem z lotnisk pustynnych. Niżej — pustynia w okolicy Thouggourtu i widoki z oazy Ghardaia. Po stronie prawej — zdjęcia z Fezu: wejście do miasta i typowa ulica tego miasta.



blanki staje się niestety, rzeczą niemożliwą.

Po 3 i pół godzinnym, pięknym locie, w czasie którego przelatujemy wzdłuż masywu Sierry Newady i nad skałą Gibraltarską, osiągamy wybrzeże afrykańskie i lądujemy w Tangerze. Jesteśmy w Afryce.

Następnego dnia (12 kwietnia) rano chcemy wcześnie osiągnąć Casablankę — odległą już tylko o 300 km. Tymczasem pogoda raz jeszcze krzyżuje nasze zamiary.

Lotnisko zalega gęsta mgła. Trzeba się uzbroić w cierpliwość.

Przy pierwszych oznakach poprawy startujemy, lecimy wzdłuż wybrzeża Atlantyku, mijamy Rabat i niebawem jesteśmy w Casablance. Jedno okrążenie nad „Polonją" znajdującą się w porcie i po chwili lądujemy.

Skończyliśmy pierwszą część naszego lotu. Właściwy cel jednak, t. j. lot afrykański — leży jeszcze przed nami.

Mamy dzień odpoczynku, w czasie którego zwiedzamy Casablankę. Składamy wizytę „Polonji", gdzie spotykamy wielu znajomych i gdzie wiwatujemy na cześć Morza i Powietrza.

Lot dookoła północnej Afryki był pomyślany przez organizatorów jako impreza czysto turystyczna. Etapy niezbyt długie miały uczestnikom umożliwić zwiedzenie osobliwości kraju. Nie było punktowania szybkości, by nie zachęcać pilotów do zbytniego forsowania silników. Zresztą, na odcinkach pustynnych lot nie mógł odbywać się po prostej, lecz musiał być prowadzony wzdłuż pewnych szlaków komunikacyjnych.

Nagrody były więc przyznawane za regularność lotu i za prawidłowe odbycie etapów. I rzecz charakterystyczna: nagrody pieniężne, mimo międzynarodowego charakteru konkursu, były dostępne tylko dla Francuzów. Kierownictwo zawodów zawiadomiło, że, według uznania komisji sportowej, najlepszej załodze cudzoziemskiej przyznana będzie jedynie nagroda honorowa.

Na rajd zgłosiło się około 40 samolotów francuskich, z których przybyło do Casablanki około 30. Reszta samolotów miała dołączyć się bądź w Oranie bądź w Algierze, na co regulamin zezwalał. Cudzoziemskich samolotów ogółem przybyło 7.

Kierownictwo rajdu spoczywało w doświadczonych rękach prezesa Francuskiej Ligi Lotn. Północno-Afrykańskiej, p. Laurent, któremu dzielnie sekundowali prezesi i członkowie licznych klubów lotniczych położonych na trasie lotu.

Prócz tego opiekował się nami (a stwierdzić należy, że robił to w sposób nadzwyczaj miły) gen. Vuillemin, pionier i znany organizator lotnictwa francuskiego w Afryce, który lot ten odbył w towarzystwie swej małżonki i ośmioletniego synka.

Celem pierwszego etapu jest Sidi-Bel-Abbes, osada odległa o 670 km. Opóźnieni o parę godzin przez złą pogodę, startujemy dnia 14 kwietnia o godzinie 11-ej rano z Casablanki.

W pierwszej i końcowej swej części lot ten niewiele różnił się od lotu nad terytorjum europejskiem. Żyzna równina, położona na południowym stoku gór Atlasu, tylko słabą siecią komunikacyjną, słabem zaludnieniem i w końcu charakterystyczną formą budowy miast — przypomina, że znajdujemy się w Afryce. Miasta marokańskie bowiem robią z lotu ptaka zupełnie dziwne wrażenie. Każde miasto składa się z dwóch zupełnie odrębnych części. Naprzód część arabska, charakterystyczna gęstem i nieregularnem zabudowaniem z domami o płaskich dachach, bliźniaczo do siebie podobnych, zupełnie bez zieleni, bardziej przypominająca rozrzucone ręką dziecka dowolnie pudełko klocków, niż siedzibę istot ludzkich; a obok — miasto nowoczesne, o wielkich gmachach, wybudowane z przepychem, celowo i systematycznie, o szerokich alejach palmowych — to europejskie miasto, powstałe w ostatnich latach 20-tu. Takiemi miastami są Rabat, Meknes, Fez i Taza, które kolejno mijamy.



Płk. Laurent prezes Francuskiej Ligi Lotniczej Północnej Afryki.

Zaraz jednak, za Tazą, czeka nas niespodzianka. Spotykamy się po raz pierwszy z prawdziwą Afryką. Ciągnie się tam bowiem na przestrzeni blisko 200 km mała pustynia piaszczyta, bez wegetacji, bez życia, którą przecina tylko kilka koryt rzecznych pozbawionych wody, i ledwo widoczny tor kolei wąskotorowej oraz szosa — jedyne znaki walki człowieka z naturą.

W 70 minut mijamy tę niegościnną część ziemi i drogą przez Oudjda osiągamy cel dzisiejszego lotu: Sidi-Bel-Abbes. Jesteśmy w Algierze. Sidi-Bel-Abbes to centrum wyszkolenia Legji Cudzoziemskiej, tego dziwnego, nigdzie

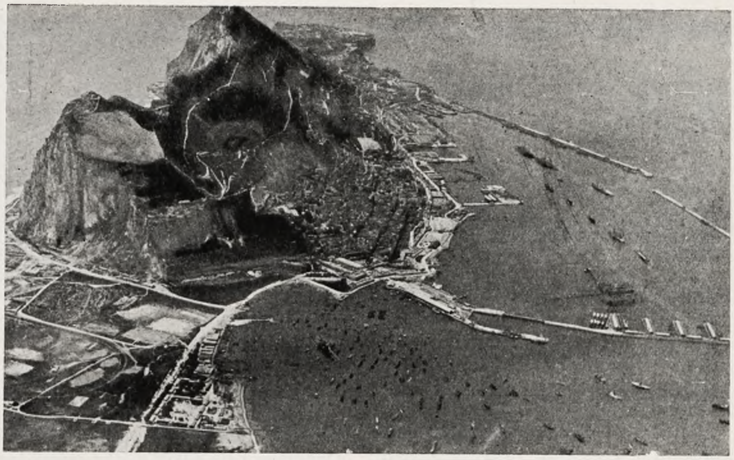


Gen. Vuillemin (na pierwszym planie).

pozatem na świecie niespotykanego tworu, tego zbiorowiska wykolejeńców życiowych, bez ojczyzny a często i bez jutra.

Nic dziwnego, że jednym z pierwszych, który nas wita na lotnisku jest Polak-legjonista, którego nieznane nam bliżej losy zaprowadziły w te odległe kraje.

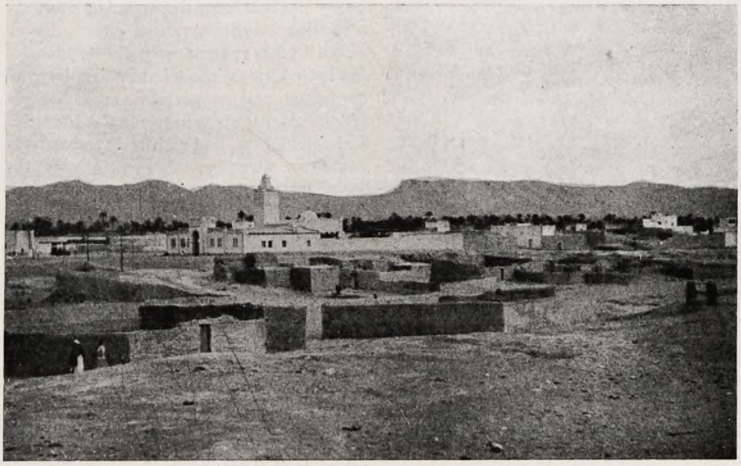
Wiele dowiadujemy się od niego ciekawych rzeczy dotyczących życia wewnętrznego w Legji. Dyscyplina jest surowa, służba twarda. Z drugiej strony Legję charakteryzuje wielka dbałość o żołnierza i bezwzględna sprawiedliwość. Polaków w Legji jest dużo. Po Niemcach, którzy stanowią 45%, idą Polacy. Polacy w Legji, to — prócz wykolejeńców życiowych — robotnicy z Francji, którzy stracili tam pracę.



Skała Gibraltaru.



Port w Casablance.



Colomb Bechar (miasto na pustyni).

Lecimy dnia następnego, opóźnieni znowu o parę godzin przez złą pogodę, do Oranu i zaraz potem do Algieru. Terytorjum nad którem przelatujemy prawie zupełnie przypomina Europę. Sieć komunikacyjna jest tutaj dość gęsta a miejscowości (przynajmniej z lotu ptaka) niewiele różnią się od europejskich.

Pod wieczór lądujemy w Algierze. Piękne to miasto, czwarte z kolei co do wielkości wśród miast francuskich, nosi zupełnie słusznie nazwę małego Paryża. Wybudowane na stoku 400 m góry nad piękną zatoką Środziemnomorską, wygląda w pełni blasków afrykańskiego słońca rzeczywiście imponująco.

W Algierze mieliśmy w myśl programu spędzić tylko pierwszy dzień świąt Wielkiej Nocy. Tymczasem zła pogoda (która w tamtejszym klimacie jest rzeczą rzadką, a nas jakoś dziwnie prześladowała) zmusiła nas do zostania i przez drugi dzień świąt wielkanocnych.

We wtorek po świętach — opóźnieni o dzień — startujemy do lotu na południe. Czeka nas moc nowych wrażeń, lot nasz bowiem prowadzi teraz na Saharę.

Po mniej więcej godzinie, minąwszy ostatnie pasma gór, jesteśmy u północnego brzegu Sahary. Przed nami roztacza się olbrzymia pustynia, coprawda w tej swojej północnej części jeszcze częściowo zamieszkała i bardziej przystępna niż tereny położone więcej na południe.

Z daleka zarysowuje się Chott-El-Hodna. Chotty to jeziora pustynne a raczej rezerwoary, do których spływa z gór woda w okresach deszczów. Położone są one na północnej granicy

Sahary. Jeziora te pozbawione są naogół wody lub posiadają ją tylko w bardzo niewielkiej ilości, zarysowują się jednak w terenie wyraźnie jaśniejszym kolorem piasku. Jeszcze godzina lotu nad pustynią i lądujemy w Biskrze, pierwszej oazie.

Jesteśmy więc na Saharze, lecz właściwy jej przelot ma się rozpocząć dnia następnego. Do Biskry bowiem prowadzi jeszcze kolej i dobra droga samochodowa. Dopiero dalszy lot prowadzi na pełną pustynię, gdzie jedyną linją orjentacyjną to trakt wielbłądzi, wydeptywany od wieków przez karawany; trakt stale zasypywany piaskiem, ledwie widoczny.

Od kierownictwa rajdu otrzymujemy instrukcje i informacje. Zgodnie z regulaminem zawodów, już od Algieru mamy na pokładzie 15 litrów wody do picia i żywności na 2 dni. Zarządzenie to jest konieczne, bowiem w razie defektu, odszukanie lotników na pustyni przeciągnąć się może do kilku dni. Dalej kierownictwo konkursu wyjaśnia, że lot nad pustynią może się odbywać tylko wzdłuż traktu wielbłądziego, w innym wypadku odszukanie samolotu przymusowo lądującego jest rzeczą nader trudną (o ile nie wręcz niemożliwą), tembardziej, że poszukiwania za zaginionymi lotnikami odbywa się w pierwszym rzędzie wzdłuż tych traktów. Dowiadujemy się również, że w ostatnich dniach wiał na pustyni silny wiatr, który trakty te prawie zupełnie zasypał, wobec czego należy bardzo nisko lecieć, by wogóle trakt właściwy odszukać.

Bogaci w informacje, startujemy dnia następnego wcześnie rano. Po 1 i pół godzinnym locie w kierunku południowym dolatujemy do Thouggourtu, minąwszy po drodze 3 oazy.

Wielka oaza Thouggourt, to punkt wyjściowy, względnie końcowy wielu karawan, tu bowiem kończy się kolej. Jedynym środkiem komunikacji od tego miejsca był do niedawna wielbłąd, a ostatnio częściowo samochód pustynny, no i samolot.

Krążymy chwil kilka nad Thouggourtem, widzimy, że kilka z uczestniczących w konkursie samolotów wylądowało na lotnisku. Z traktu wielbłądziego nic kompletnie nie widać. Jeszcze raz kontrola kierunku i busoli i kpt. Hirszbandt bierze kurs na wschód. Lecimy na wysokości 80 metrów.

Obliczenia okazują się słuszne, kilka kilometrów za Thouggourtem widzimy wyłaniającą się z pod piasku ledwie dostrzegalną linję. A więc tak wygląda ten szumnie nazwany trakt! By lepiej go móc obserwować, lecimy nieco z boku niego, ciągle na wysokości 60 do 80 m. Kpt. Hirszbandt całkowicie poświęca się pilotażowi i patrzy w przód, by móc ominąć w górę czy w bok ewentualne przeszkody. Ja, trzymając ręce na jego ramieniu, przez nacisk to lewej, to prawej strony reguluję kierunek lotu. A trakt pod nami jakby sobie kpił z nas — co rusz chowa się pod piaskiem, by za chwilę bardziej w lewo czy w prawo z pod niego wyskoczyć i znowu zniknąć.

Tak lecimy przez pewien czas, gdy nagle na horyzoncie zarysowuje się wyraźnie jakaś ciemna plama. Jeszcze chwila i rozpoznajemy w niej karawanę, którą niebawem mijamy. Karawana ta ciągnie do Thouggourtu i jest blisko celu. Majestatycznie kroczą odwiecznym szlakiem ciemno-bronzowe wielbłądy, a dookoła nich w białych szatach Arabowie. Z niskiej wysokości wyraźnie widać wielkie toboły dźwigane na plecach tych „okrętów pustynnych".

Przepiękny to widok.

Spotkanie to ma dla nas jeszcze jedno ogromne znaczenie. Jest ono wyraźnem potwierdzeniem, że drobna ta kreska na pustyni, to nie fantasmagorja naszej wyobraźni ale że to rzeczywiście jest trakt, który szukaliśmy.

W chwilę potem mamy jeszcze jedno potwierdzenie. Mijamy samochód, który wzdłuż piasków ledwo toruje sobie drogę.

Jeszcze około 150 km takiej pustyni i obraz się zmienia. Pustynia, dotychczas wybitnie piaszczysta, powoli zamienia się w bardziej kamienną. Dolatujemy do miejscowości Dziona, składającej się zaledwie z kilku lepianek, gdzie musimy zmienić kurs na bardziej południowy. Trakt jest teraz — ze względu na kamienisty grunt — lepiej widoczny. Nabieramy stopniowo trochę wysokości i na trzystu metrach kontynuujemy lot. Kilka minut później mijamy trzy samoloty, wolniejsze od naszego RWD-5. Jeszcze godzina i lądujemy w Ghardaii, wielkiej oazie położonej na pełnej pustyni.

Ghardaia to zbiorowe nazwisko kilku miejscowości, położonych dookoła lasów palmowych, które tu powstały w głębokim wąwozie. Mieszka tu parę tysięcy tubylców, dla których przelot tylu samolotów jest niebylejakiem widowiskiem. Prócz tego jest w Ghardaii garnizon francuski i zaledwie kilku europejczyków.

Ludność tubylcza jest widocznie podekscytowana. Niebawem dowiadujemy się przyczyny. Dowódca garnizonu, który spełnia również władzę administracyjną, wydał Arabom proch, by ci mogli nam zademonstrować widowisko arabskie. Mimo niemiłosiernie prażącego słońca, w południe, na wielkim placu zbiera się prawie cała ludność. Uzbrojeni w nieprawodopodobnych kształtów strzelby, Arabowie nabijają je prochem. Potem grupa z 10 — 15 Arabów wyskakuje na środek placu i wymachując strzelbami tworzy koło, poczem wszyscy kierują strzelby w środek koła trzymając je wysoko nad głową i oddają możliwie równocześnie strzały. Powstaje ogromny huk i jeszcze więcej dymu. O to właśnie chodzi. Podrzucając wysoko swe strzelby, Arabowie rzucają się w chmurę dymu, jakby szukając w niej swego wroga. Widowisko to powtarza się nieskończoną ilość razy.



Ghardaia.

(Dokończenie na str. 221)



Zawody te miały charakter tak różny od przeciętnych konkursów lotniczych, że należy im się omówienie szczegółowe.

I-szy Międzynarodowy Austrjacki Lot Alpejski („Erster Internationaler Oesterreichischer Alpenflug") zorganizował w dniach 16—21 maja r. b. Aeroklub Austrjacki (Oe. Ae. C.) pod protektoratem prezydenta Związku Wilhelma Miklasa. Przed lotem kierownicy spraw lotniczych kilku państw przodujących, między innemi i Polski, nadesłali pod adresem Oe. Ae. C. życzenia pomyślnych wyników zawodów, oceniając ich wyjątkowe znaczenie ze względu na specjalny charakter lotu.

Zawody składały się ze zlotu gwiaździstego do Wiednia (z próbą szybkości na ostatnim odcinku) i z właściwego lotu alpejskiego.

Motto lotu głosiło: „Propaganda lotniczej turystyki alpejskiej oraz wypróbowanie własności technicznych i możliwości samolotów turystycznych w terenie, bez prób na lotnisku". Organizatorom przyświecało przekonanie, że lot w górach jest piękniejszy oraz dający więcej możliwości od lotu w równinach, skoro jest ubezpieczony dostateczną ilością lotnisk pomocniczych i pozwala dzięki nim dotrzeć do największej liczby różnych miejscowości.

Spodziewano się podczas lotu wypróbować, bez specjalnych prób technicznych, następujące własności samolotów sportowych:

1. Zdolność do startowania i lądowania na lotniskach pomocniczych, obranych zawczasu w różnych miejscowościach.

2. Zdolność do wznoszenia się — na krótkich alpejskich przejściach z doliny do doliny, przelatując ponad wysokiemi pasmami gór.

3. Najmniejszą szybkość — przez przyloty na najrozmaitsze lotniska pomocnicze.

4. Szybkość podróżną — na podstawie zlotu gwiaździstego.

5. Szybkość maksymalną — przez próbę szybkości, na podstawie zlotu gwiaździstego i lotu alpejskiego.

6. Zasięg (rayon d'action) — przez przelatywanie odcinków ponad 400 km. w zlocie gwiaździstym.

7. Zużycie paliwa, uwzględniając zasięg i ilość paliwa zabieraną w zależności od mocy silnika.

8. Regularność, którą pozwalały określić wszystkie powyższe warunki.

Jednocześnie lot miał być sprawdzianem następujących cech pilotów:

1. Orjentacja ogólna i w szczegółach w górach i w równinach.

2. Samodzielna nawigacja.

3. Ocenianie nieznanych lotnisk pomocniczych pod względem możliwości startowania i lądowania na nich na pilotowanej przez siebie maszynie.

4. Umiejętność wykonania tych lądowań i startów.

5. Ocena prawidłowa wiatrów w górach i dolinach.

6. Prawidłowy lot w górach.

7. Użytkowanie prawidłowe i normalne samolotu z wydobyciem z niego największych możliwości pod każdym względem.

Program zawodów obejmował, jak już wspomnieliśmy, jedno- lub dwudniowy (do uznania zawodników) zlot gwiaździsty do Wiednia w dniach 16 i 17 maja oraz, po jednodniowej przerwie, właściwy lot alpejski w ciągu trzech dni. Zlot gwiaździsty miał na celu wykorzystanie czasu i drogi zawodników przybywających do Wiednia na lot alpejski a jednocześnie miał być pewnego rodzaju zachętą do tego lotu.

Nawiasem należy wspomnieć, że podczas trwania I-go Międzynarodowego Lotu Alpejskiego urządzono w różnych miejscowościach austrjackich, leżących na trasie Lotu, szereg pokazów, konkursów i popisów lotniczych, realizując w ten sposób hasło, rzucone przed lotem przez kanclerza Dollfussa: „Austrja trzy dni w służbie lotnictwa".

Do konkursu dopuszczono samoloty turystyczne i autożyra. Załogę stanowić musiały minimum dwie osoby. Wszystkie części samolotu — z wyjątkiem silnika, który plombowano celem uniemożliwienia zdejmowania cylindrów i karteru — wolno było zamieniać w czasie zawodów. Chcąc mieć możność zamiany śmigła, należało śmigło zapasowe mieć w samolocie podczas całego przebiegu zawodów. Regulamin nie zabraniał zaopatrzenia samolotu w podwójny drążek sterowy. Zabranie spadochronów, acz zalecane, nie obowiązywało.

Zawodnikom zapewniono korzystanie ze służby meteorologicznej i informacyjnej oraz z urządzeń austrjackich portów lotniczych.

Poza szeregiem nagród honorowych wyznaczono trzy nagrody pieniężne w wysokości 3000, 1500 i 1000 szylingów.

Niemcy, którzy zgłosili swój udział wycofali się następnie ze względów politycznych.

Zlot gwiaździsty do Wiednia.

Rozpoczęcie lotu nastąpić mogło z dowolnego lotniska, koniec lotu w porcie lotniczym w Wiedniu (Aspern). Trasa dowolna, byle nie krótsza od 600 km., przyczem nie wolno dwukrotnie przebywać tej samej drogi. Na ostatnim odcinku, mianowicie Wiener-Neustadt—Wiedeń, około 50 km., odbyła się próba szybkości.

Dla obliczenia wyników zlotu przyjęto wzór:

$$N = 1000\left(\frac{r}{R} + \frac{v}{V} + \frac{l}{L} + \frac{P}{p}\right) + C$$

przyczem:

N — ilość punktów osiągnięta przez zawodnika;

$r = \frac{V_m}{W}$, gdzie

Lista zawodników i samolotów.

Przynależność państwowa	Przynależność klubowa	Pilot	Wytwórnia i typ samolotu	Typ i moc silnika	KM
Austrja	Aeroklub Austrj.	S. Josipovich	Klemm (Kl. 32)	Argus As 8 R	155
	Vaterl. Verkehrsflugferein	G. v. Brumowsky	De Havilland (Fox-Moth)	Gipsy Major	130
	„	H. Loew	B. F. W. (M. 23 b)	SH 13 a	86
Włochy	Król.-Włoski Aeroklub	F. Lombardi	S. A. Caproni (Ca. 100)	Colombo S. 63	130
		A. Zotti	„	„	
		A. Micciani	„	„	
		E. Sanzin	„	„	
		C. Mattioli	„	„	
		I. Mencarelli	„	„	
Węgry	Sportfliegerverein Technische Hochschule, Budapest	J. Szegedi	Sportfliegerverein der Techn. Hochschule Budapest	SH 14 a	150—160
	Budapester Sportfliegerverein	L. Kalman	Manfred Weiss (W. M. 10)	WM Sport II	150
	Koen. Ung. Staatsfliegerschule	A. Vitan	„	„	
	Suedungar. Sportfliegerverein	P. Szabados	„	„	
	M. Weiss, Flugzeug- und Motorenfabrik A.—G.	M. Nagy	Manfred Weiss (W. M. 13)	WM Sport III	130
Polska	Aeroklub R. P.	Kpt. P. Dudziński z kpt. Wojciechowskim	PZL 19	Gipsy III	105
		Kpt. J. Bajan z mech. Pokrzywką	„	Gipsy Major	130
Anglja		Master of Sempill	De Havilland (Puss-Moth)	Gipsy III	106,5
		A. Gibbons	Klemm L 25 II	Pobjoy	75

Vm — szybkość średnia na odcinku „l", przyczem od czasu całkowitego „t" odejmuje się tylko czas spoczynku nocnego;

t — czas całkowity od chwili pierwszego startu do chwili przelecenia ponad linją, oznaczającą punkt końcowy lotu w Wiener-Neustadt (po odjęciu czasu spoczynku nocnego);

W — moc silnika w KM na członka załogi;

R — największa osiągnięta w czasie zlotu wartość „r";

v — szybkość zawodnika na odcinku Wiener-Neustadt — Wiedeń;

V — największa osiągnięta na tym odcinku szybkość;

l — całkowita droga przebyta przez zawodnika w czasie zlotu;

L — największa wartość „l", osiągnięta w czasie zlotu;

P — największe obciążenie jednostkowe powierzchni nośnej z pośród wszystkich zawodniczych samolotów;

p — obciążenie jednostkowe powierzchni nośnej danego samolotu.

Obciążenie określa się w sposób następujący:

$$\frac{\text{Ciężar samolotu próżnego} + (B \times 75) + 100}{\text{Powierzchnia nośna}} \text{ kg/m}^2$$

przyczem B — liczba członków załogi.

C — różnica dodatnich i ujemnych punktów, obliczona w sposób następujący: za odcinki lotu ponad 400 km (bez międzylądowań) przyznaje się punkty dodatnie w ten sposób, że za każdy km. ponad 400 km. zawodnik otrzymuje 2 punkty; natomiast punkty ujemne (karne) otrzymują zawodnicy, przybywający do Wiener-Neustadt przed godz. 15.30 lub po godz. 16.30 dnia 17 maja, przyczem oblicza się je według wzoru $\frac{m}{2} \cdot \frac{L}{l}$, gdzie „m" oznacza ilość minut przed g. 15.30 lub po g. 16.30. Zawodnicy przybywający po g. 18.30 są karani podwójną ilością punktów.

Startować, zarówno pierwszego jak i drugiego dnia zawodów, wolno było nie wcześniej niż o 5-ej, zakończyć lot pierwszego dnia należało nie później niż o 19-ej (spóźnienie było karane). Tylko ten czas spoczynku był brany pod uwagę — wszystkie inne postoje były wliczane w czas lotu.

Jak widzimy z warunków konkursu, ujętych w powyższym wzorze, dla zdobycia maksimum punktów należało dokonać możliwie najdłuższych przelotów bez lądowania z jaknajwiększą szybkością.

Wynikało z tego, że trasa lotu powinna była być łatwa, niezawierająca przeszkód i niespodzianek, a maszyny możliwie szybkie. Opierając się na tych założeniach, dla zawodników naszych obrano trasę: Warszawa—Charbin — Leningrad — Wiener-Neustadt, przyczem jako sprzęt dano im challenge'owe PZL-19.

Wynik zlotu gwiaździstego:

L. p.	Nazwisko pilota	Przeleciana droga w km.	Ilość punktów
1	Bajan	4063	8688
2	Dudziński	4063	8559
3	Mattioli	4123	7591
4	Nagy	2433	5880
5	Micciani	3088	5592
6	Lombardi	3217	5587
7	Brumowsky . . .	2586	4235
8	Josipovich	640	3749
9	Loew.	2224	3713
10	Gibbons	1278	3698
11	Sanzin	1053	3445
12	Kalman	2266	3223
13	Vitan	640	2774
14	Mencarelli	640	2355

Widzimy, że tylko jeden z zawodników (Mattioli) przebył drogę nieco większą od naszych zawodników — nie zdołał im jednak odebrać zwycięstwa, ponieważ etapy jego lotu były krótsze.

Lot alpejski (właściwy).

Do lotu mogły być dopuszczone tylko te maszyny, które wzięły udział w zlocie gwiaździstym. Lot, mający trwać trzy dni, składał się z trzech etapów dziennych po około 1000 km. Każdy etap podzielono na szereg odcinków, przyczem po przebyciu każdego z tych odcinków, należało obowiązkowo lądować.

Jednak nie na tem polegało istotne zadanie lotu. Mianowicie — oprócz tych lądowań obowiązkowych — należało dokonać jaknajwiększej ilości lądowań na lotniskach pomocniczych („places d'atterrisage de secours"), rozrzuconych w znacznej liczbie wzdłuż trasy lotu, starając się jednocześnie przebyć każdy etap w możliwie najkrótszym czasie.

Punktowanie odbywało się według wzoru:

$$N = A - B . \left(\frac{v + 40}{V} \right),$$

przyczem:

N — liczba punktów osiągniętych przez zawodnika;

A — suma punktów dodatnich za lądowanie na pomocniczych lotniskach;

B — suma punktów karnych: 1 punkt za każdą minutę lotu;

v oraz V jak we wzorze dla zlotu gwiaździstego.

Jak widzimy z tego wzoru, zawodnik lecący przepisaną trasą i wykonywujący tylko przepisane lądowania obowiązkowe zarabiałby same punkty... karne. Powiększałby bowiem tylko mnożnik odjemnika „B", podczas gdy odjemna „A" stale byłaby zerem.

Dopiero na każdem lotnisku pomocniczem czekała na zawodnika pewna ilość punktów dodatnich, które można było zdobyć, lądując na takiem lotnisku. Tylko w ten sposób można było tworzyć i powiększać odjemną „A", neutralizując znaczenie odjemnika.

Takich lotnisk pomocniczych było po kilkadziesiąt wzdłuż każdego etapu. Do każdego z nich była przywiązana pewna ilość punktów (średnio 320), przyczem wysokość tej liczby zależała od położenia, rodzaju terenu, warunków lądowania, wymiarów i wzniesienia nad poziom morza. Przy klasyfikacji tych lotnisk, czy raczej terenów pomocniczych, brano pod uwagę ich mniejsze lub większe oddalenie od właściwej, obowiązkowej trasy lotu, tak że „strata czasu" (zegar, jak wiemy, sprawował podczas lotu nieubłaganie funkcję „licznika punktów karnych") na osiągnięcie danego lądowiska „opłacała się" w każdym razie, będąc premjowana odpowiednią porcją punktów dodatnich.

Niemożliwem było jednakże zgarnianie tych upragnionych punktów ze wszystkich lotnisk pomocniczych, jakie leżały wzdłuż trasy. Po pierwsze bowiem zawodnik miał ograniczony czas: od chwili wypuszczenia go w powietrze, co następowało między godz. 5 a 8 (w zależności od warunków atmosferycznych i odpowiednio do wyniku, osiągniętego przy próbie szybkości w czasie zlotu gwiaździstego), do zapadnięcia zmroku, kiedy to zawodnik był obowiązany stawić się na nocleg w oznaczonem miejscu pod groźbą dyskwalifikacji. W tym zaś czasie musiał przecie zawodnik wykonać swoje zasadnicze obowiązkowe zadanie, t. j. przebyć wskazany mu etap z przepisanemi międzylądowaniami. Po drugie regulamin lotu zaznaczał wyraźnie, że organizatorzy nie biorą żadnej odpowiedzialności za to, czy wymiary danego lotniska pomocniczego będą wystarczające dla wszystkich maszyn, biorących udział w locie i że w konsekwencji pilot będzie musiał oceniać sam, czy na danym terenie zdoła wylądować, a następnie wystartować z niego na swoim samolocie.

Ale nie na tem kończył się szereg trudności.

Jak wiadomo, warunki atmosferyczne w Alpach są ciężkie i — kapryśne. Licząc się z tem, organizatorzy prócz podzielonej na trzy etapy dzienne trasy zasadniczej, przewidzianej na wypadek pogody w całych Alpach („Schönwetterstreckenführung"), opracowali dwie trasy rezerwowe na wypadek niepogody („Schlechtwetterstreckenführung"). Trasa „pogody" wiodła zarówno przez Alpy północne jak i południowe, przecinając wielokrotnie główny grzebień alpejski. Ponieważ grzebień ten odgrywa rolę muru granicznego, który nie przepuszcza (przynajmniej przez pewien czas) niepogody, panującej np. w Alpach północnych, do Alp południowych i odwrotnie — jedną trasę rezerwową („niepogody") poprowadzono przez północne Alpy, drugą przez południowe. Celem umożliwienia kombinacji tych wszystkich tras opracowano jeszcze trasę „łączącą".

Wobec wspomnianej już zmienności warunków atmosferycznych zawodnikom podawano do wiadomości, jaką trasą mają lecieć, dopiero na 15 minut przed startem!...

Jeśli uprzytomnimy sobie jeszcze trudności tras alpejskich, wywołane samemi już warunkami terenowemi — wówczas będziemy mogli choć w przybliżeniu ocenić, jak niezwykle trudnym był ten konkurs, zwłaszcza dla zawodników zamiejscowych.

Miarą tego jest wynik lotu alpejskiego: na 14 zawodników, którzy w nim wzięli udział, tylko dwóch lot ukończyło, przebywając całą wyznaczoną trasę. Innym nie udało się nawet pokryć etapu pierwszego dnia, z wyjątkiem jednego (kpt. Dudzińskiego), któremu też za ten osiąg, łącznie z wynikiem zlotu gwiaździstego, przyznano trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji.

Wynik lotu alpejskiego:

1. Josipovich 18.367 punktów
2. Lombardi 11.765 „
3. Dudziński 4.850 „ (za pierwszy etap).

Pozostałych zawodników, ze względu na nieukończenie przez nich lotu, nie sklasyfikowano.

Wynik ogólny (zlot gwiaździsty łącznie z lotem alpejskim):

1. Josipovich 22.116 punktów
2. Lombardi 17.352 „
3. Dudziński 13.709 „

Pierwszy Międzynarodowy Lot Alpejski był więc, jak widzimy, imprezą niezmiernie ciekawą. Zakrojony na szeroką miarę i opracowany wzorowo, okazał się jednak zbyt trudnym, jako pierwszy tego rodzaju konkurs międzynarodowy. Nie wątpimy jednak, że zdobyte podczas niego doświadczenie pozwoli w następnym locie alpejskim większej liczbie zawodników pokryć całą trasę, realizując w ten sposób zamierzenia organizatorów.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że nasz udział w tym tak trudnym konkursie przyniósł niezwykle zaszczytny wynik w postaci dwuch pierwszych miejsc w zlocie gwiaździstym i zdobytego w tak wyjątkowych warunkach trzeciego miejsca w klasyfikacji ogólnej. Wyniki te zawdzięczamy przedewszystkiem naszym dzielnym pilotom.

Obaj zawodnicy nasi od samego początku pełnym gazem parli do zwycięstwa. Wyniki, osiągnięte przez nich, zapowiadały bardzo wysoką punktację barw polskich, dystansującą zdecydowanie inne. I tylko niesłychanie ciężkie warunki nie pozwoliły polskim pilotom ukończyć tak świetnie zapowiadającego się lotu. O warunkach tych daje już pewne pojęcie regulamin

zawodów, niegwarantujący zupełnie odpowiedniości dla wszystkich maszyn wyznaczonych lotnisk pomocniczych. Niewielkie te poletka wśród gór, z niezmiernie niejednokrotnie trudnem podejściem, były na dobitkę rozmokłe po 3 tyg. okresie deszczów.

To było w głównej mierze przyczyną wypadków, jakim ulegli nasi piloci przy startowaniu: kpt. Bajan — pierwszego dnia lotu — przy starcie z lotniska pomocniczego Weitensfeld w Karyntji, przyczem, jak wiadomo, samolot spłonął — i kpt. Dudziński drugiego dnia przy starcie z lotniska pomocniczego Voitsberg w Styrji. Warto nawiasowo zaznaczyć, że większość zawodników „wykończyła się" przy lądowaniach.

Wypadki te są typowym przykładem działania „siły wyższej". W tem oświetleniu jeszcze dobitniej występują zalety naszych pilotów, którzy mimo tak ciężkich warunków potrafili osiągnąć naprawdę piękne wyniki.

Trzeba podkreślić, że ekipa nasza cieszyła się specjalną sympatją gospodarzy, którzy Polaków otaczali serdeczną wprost opieką. Powiedzieć to można zarówno o najwyższych władzach Oe.Ae.C. z jego prezesem bar. Kinskym oraz członkiem komisji sportowej arcyks. Habsburgiem na czele, jak i o wszystkich innych, nie wyłączając policji i obsługi lotnisk.

Należy podnieść również, że powszechnie podkreślano wśród międzynarodowych sfer, zainteresowanych Lotem Alpejskim, dokładne zrozumienie i umiejętne wykorzystanie regulaminu przez Polaków. Zawdzięczamy tę opinję wszystkim tym współpracownikom A.R.P., którzy nasz udział w zawodach przygotowali i współdziałali z pilotami w dążeniu do osiągnięcia jaknajlepszych wyników.

Jeśli dodamy, że sprzęt nasz budził w Austrji żywe zainteresowanie i uznanie, wywołując podziw, że Polska posiada tak piękne maszyny — będziemy mogli stwierdzić, że swym udziałem w Locie Alpejskim osiągnęliśmy poważny sukces.

Ma to znaczenie tem większe, że pierwsza ta przez Austrjaków po wojnie zorganizowana międzynarodowa impreza lotnicza miała charakter naprawdę imponujący i wysunęła się pod wszystkimi względami na czoło konkursów lotniczych ostatniej doby.

Cz. J. K.

Przed Challenge'em 1934 r.

Trzeba sobie jasno i wyraźnie uprzytomnić, że challenges są przedewszystkiem próbą samolotów, a nie jakimś wyścigiem dla emocyj sportowych i wykazania zalet pilotów. Organizowane co dwa lata, zawody te mają być bodźcem dla konstruktorów i wytwórni do stałego postępu w budowie samolotów turystycznych.

Regulaminy challenge'owe, jako normujące i racjonalizujące właśnie pracę w tym kierunku, mają więc olbrzymie znaczenie. Są one zbiorami wytycznych dla konstruktorów, zbiorami wymagań, jakie stawiamy współczesnemu samolotowi turystycznemu.

W zrozumieniu tego, A.R.P. postanowił nadać opracowanemu przez siebie regulaminowi Challenge'u 1934 formę jaknajdoskonalszą, a tem samem najbliższy Challenge uczynić jaknajbardziej celowym i racjonalnym.

Wyrazem tych dążeń było zwołanie konferencji delegatów aeroklubów państw, interesujących się challenge'em, celem wysłuchania ich opinji o projektowanych przez Polskę udoskonaleniach regulaminu oraz wysłuchania ich życzeń.

W konferencji tej, która odbyła się w Warszawie w dniach 8 i 9 maja r.b., pod przewodnictwem ppułk. B. J. Kwiecińskiego, wzięli udział pp.: G. v. Hoeppner i inż. R. Lusser (Niemcy), R. de Marolles (Francja), ppułk. D. Radovitch (Jugosławja), pułk. A. Enesco (Rumunja), inż. J. Bervida (Czechosłowacja) oraz inż. F. Polturak, inż. Kwaśniak, inż. J. Wędrychowski, inż. B. Werner (Polska).

W przemówieniu do zgromadzonych delegatów p. ppułk. Kwieciński przedstawił główne założenie i wytyczne, jakiemi kierowała się nasza komisja przy opracowywaniu regulaminu, oraz omówił zaprojektowane przez Polskę zmiany w porównaniu z regulaminem poprzednich challenge'ów.

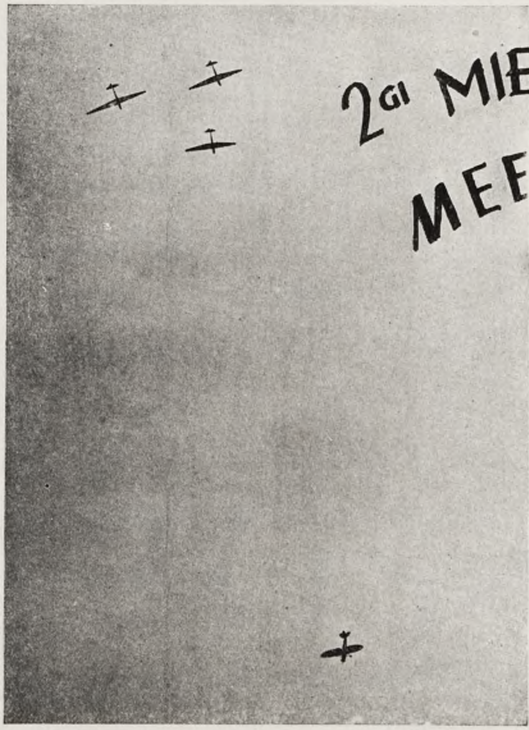
Zaznaczyć należy, że konferencja miała charakter raczej informacyjny, ponieważ A. R. P., jako organizator challenge'u, ma zupełną swobodę w opracowaniu regulaminu według swego uznania.

Projektowane przez Polskę zmiany (patrz numer marcowy Skrzydlatej) zostały zasadniczo utrzymane w całej rozciągłości. Regulamin został opracowany już w ostatecznej formie i w najbliższym czasie będzie rozesłany poszczególnym państwom.

Do wiadomości czytelników Skrzydlatej podamy go w następnym numerze.



Uczestnicy konferencji challenge'owej w lokalu A. R. P.
Pp.: Radovitch (Jugosławja), Lusser (Niemcy), Wędrychowski, Enesco (Rumunja), Kwieciński, Polturak i de Marolles.



2-gi Międzynarodowy Meeting Lotniczy

Drugi Międzynarodowy Meeting w Warszawie jest już na tyle odległy, że opisując go możemy pominąć detale a zająć się za to więcej wnioskami ogólnemi.

Organizując imprezę, Aeroklub miał na uwadze trzy główne cele: Przedewszystkiem pragnął dać jaknajszerszym rzeszom z całej Polski — *pokazy* lotnicze. Zaspokoić zainteresowanie.

Drugim celem była chęć zorganizowania poważnych *konkursów*, w których mogliby zmierzyć swe siły czołowi piloci turystyczni naszych klubów. Podnieść poziom i znaczenie tych konkursów miał ich międzynarodowy charakter. Trzeba ponadto zauważyć, że organizatorzy po raz pierwszy połączyli zawody lotnicze z automobilowemi i motocyklowemi tak, że Meeting był jedyną swego rodzaju imprezą, łączącą aeronautykę z automobilizmem.

Trzecim celem, najmniej ważnym, było zdobycie poważniejszych środków finansowych dla Klubu. Było to założenie ryzykowne, jeśli się zważy na kolosalne wydatki, jakie pociąga za sobą wielka impreza lotnicza (w dodatku międzynarodowa) i zależność jej od pogody — ale możliwe do spełnienia wobec pewnego doświadczenia, jakie A. W. w tym względzie posiada oraz olbrzymiego poparcia, jakiego Klub zewsząd doznawał.

Meeting odbył się — jak wiemy — mimo złej pogody przy szczelnie zapełnionych miejscach. Strat nie przyniósł, przeciwnie — niewielka suma zasili kasy A. W. i Komitetu Stołecznego L. O. P. P. Zgromadził wprawdzie małą ilość narodowości, ale przyczynił się walnie do wzmocnienia przyjaźni czesko-polskiej, tak już pomyślnie rozwijającej się w lotnictwie. Goście wynieśli jaknajlepsze wspomnienia, publiczność była zadowolona.

Jeżeli chodzi o wynik sportowy zawodów, to poziom ich był bardzo wysoki. Pod tym względem Meeting przeszedł oczekiwania. Kluby krajowe bardzo licznie obesłały wszystkie konkurencje, przyczem w zawodach wzięli udział prawie wyłącznie niezawodowi, cywilni piloci turystyczni.

Pokazy wypadły mniej okazale niż w roku ub. — ale to skutek złej pogody. Poza tem por. Orłowskiemu defektował silnik, a por. Laskowski musiał zupełnie wycofać się z konkurencji z powodu uszkodzenia sterów. Brawurowo latała trójka Bajana (por. Kosiński, kapral Macek i kapr. Pniak). Ładną akrobację pokazali nam również goście. Wspaniale udał się start pociągu powietrznego (pil. mot. inż. Rzewnicki, pil. szyb.: Grzeszczyk, Łopatniuk i Oleński), za co naszym szybownikom (z ich wodzem, Grzeszczykiem, na czele) należy się specjalne uznanie. Próba była 3-krotnie powtarzana. Wyścig samolotów był w tym roku bardzo efektowny. Konkurs zręczności jazdy samochodowej okazał się miłą atrakcją.

Mając w tem sprawozdaniu na myśli głównie przyszłość, możemy przejść już do wniosków.

Przedewszystkiem połączenie zawodów z pokazami okazało się niewskazane. Należy unikać takiego marjażu, gdyż nie zadawala on zwolenników ani jednej, ani drugiej strony i przedłuża imprezę. Jeśliby nie dało się odłączyć konkursów od pokazów, trzeba konkursy (rzecz dla znawców) dać rano, a pokazy (dla ogółu) — wieczorem, w ciągu 3—5 godzin.

Jeżeli dba się o cel trzeci (kasę), należy unikać *konkursów* międzynarodowych. Są one bardzo kosztowne. Zawsze można zaprosić *na pokazy* kogo się chce z zagranicy, na umówionych warunkach.

Program pokazów — to sprawa teraz najważniejsza. Tak z uwagi na nasz prestiż, jak i na publiczność. Już teraz nie będziemy mogli zadowolić się jedną trójką myśliwską, świetnie wyszkoloną i zgraną; pociągiem powietrznym i skokami. Ogół żąda emocyj. Chce tłumu samolotów, ryku motorów, grozy wojny powietrznej. Warkot 600-konnego silnika nad głowami publiczności robi większe wrażenie niż najsubtelniej wykonana akrobacja na słabosilnikowej maszynie. Z tym gustem trzeba się do pewnego stopnia liczyć. W Meetingu nie widzieliśmy zupełnie samolotów w masie. Przyszłe wielkie pokazy nie będą mogły obywać się bez poważnego udziału wojska, bez licznych eskadr. Bez dużego udziału armji specjalnie przygotowującej się do tego, nie można mieć imprezy w rodzaju włoskiego „święta skrzydeł", czy angielskiego „Air Display". Muszą o tem pamiętać ci, którzy zbyt pohopnie chcieli czynić porównania naszego meetingu z wymienionemi imprezami zagranicznemi.

Samo lotnictwo sportowe nie jest w stanie — w naszych warunkach — dać zadawalających ogół pokazów.

A Meeting warszawski był zorganizowany przy bardzo życzliwej i — jak na nasze możliwości finansowe — daleko idącej pomocy wojska, ale przy jego (jako takiego) udziale minimalnym.

O tem trzeba pamiętać.

2gi MIĘDZYNARODOWY MEETING LOTNICZY



Wyniki poszczególnych konkurencyj Meetingu

A. Zlot gwiaździsty zawodników zagranicznych.

1-e miejsce. *Pani M. Ferraris-Kohnowa* (tow. p. F. Schenk) z Morawsko-śląskiego Aeroklubu w Brnie, na samolocie Letov S-39. Przebyta trasa: Brno— Kraków — Sandomierz — Dębica — Częstochowa — Warszawa — razem 890 km. Premje za lądowanie i postój na lotniskach polskich — 500 km. Ogółem policzono 1.390 km.

2. *Pani Zofja Mikulska* z mech. Primo Ferrioli z „Aeroturismo" w Medjolanie na Romeo-5. Trasa: Medjolan — Taliedo — Klagenfurt — Wiedeń — Częstochowa — Warszawa — razem 1.201 km. Premja 100 km. Ogółem 1.301 km.

(Jak widzimy, p. Mikulska przebyła w rzeczywistości znacznie większą ilość km od p. Kohnowej, zlekceważyła jednak regulamin, dający duże premje za lądowanie w Polsce, i z tego powodu zajęła drugie miejsce).

3. *František Nowak* z Aeroklubu Rep. Czechosłowackiej na samolocie Avia BH-22. Trasa: Cheb — Praga — Ołomuniec — Kraków — Częstochowa — Łódź — Warszawa — 886 km. Premje 400, Ogółem 1.286 km.

4. *Vavrynec Šedivec* (tow pil. p. H. Burgetówna) z Zachodnio - czeskiego Aeroklubu w Pilznie na samolocie Avia B-9. Trasa: Pilzno — Pardubice — Kraków — Częstochowa — Warszawa — 801 km. Premje 400 km. Ogółem 1.201 km.

5. *Pani Anežka Formankówna* (tow. p. J. Rejf) z Zachodnio-czeskiego Aeroklubu w Pilznie na samolocie Avia BH-11. Trasa i ilość km jak u p. Sedivec'a (patrz wyżej).

6. *Dyr. inż. Teny Kumpera* (tow. p. Fr. Kladek) z Aeroklubu Rep. Czechosłowackiej na samolocie Caproni-100. Trasa: Praga — Brno — Kraków — Częstochowa — Warszawa — 677 km. Premje 400 km. Ogółem 1.077 km.

7. *Kpt. szt. Aleksander Hess z płk. Jaroslavem Plass'em* ze Związku Lotników C.S.R. na samolocie Aero-134. Trasa: Praga — Ołomuniec — Kraków — Częstochowa — Łódź — Warszawa — 734 km. Premja 200 km. Ogółem 934 km.

Po za konkursem przybyli z Antwerpji Belgowie:

P. Guy Hansez z Małżonką i panią Jean Stampe na samolocie Fox-Moth.

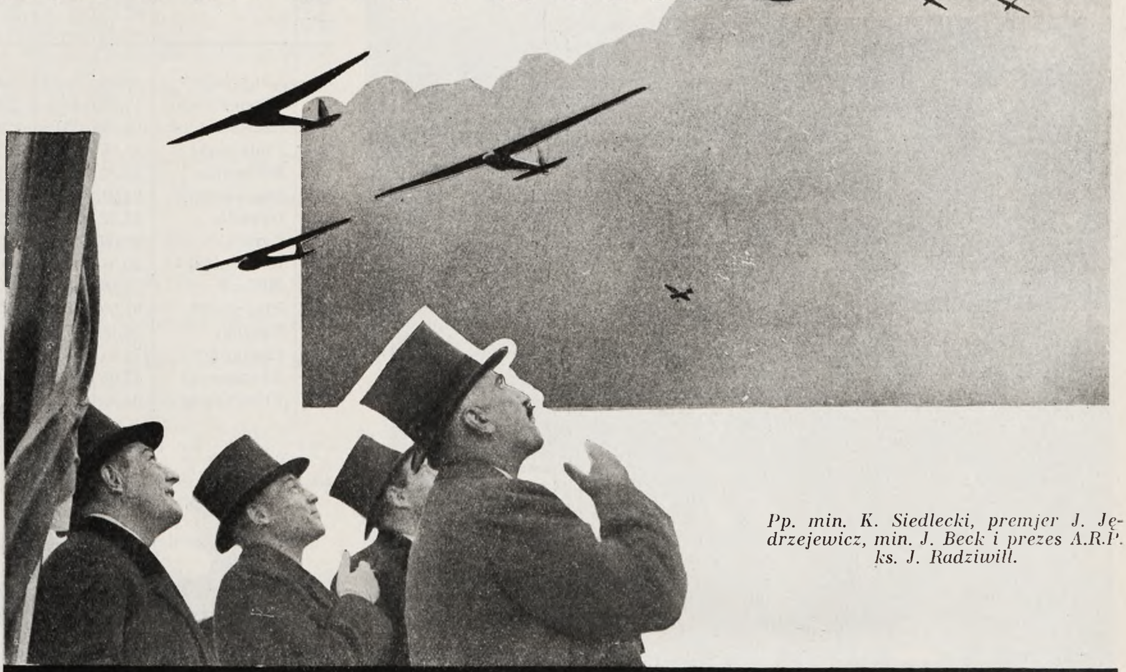
P. Robert Hester (konsul węgierski w Antwerpji) z p. Louis Enthoven'em (zwycięzcą w locie gwiaździstym na I-ym meetingu) — na samolocie Moth.

B. Zlot gwiaździsty do Warszawy zawodników krajowych.

Miejsce w klasyfikacji	Załoga (pilot i tow.)	Klub	Km. przelecianie	Premje		Kary	Suma km.
				Lądowanie	Brześć i Łódź		
1	Wysiekierski Z .... Kulikowski	AW	2 117	900	'200	–	3,217
2	Mościcki J. .... Pani Modlibowska W.	AP	1.754	500	100	150	2,204
3	Mgr. Martyniak Z. ...... Cygan	LKL	1.343	650	200	—	2,193
4	Kasprowski A .... Gawlina	AS	1.384	750	200	150	2,184



SZYBOWNICTWO



Pp. min. K. Siedlecki, premjer J. Jędrzejewicz, min. J. Beck i prezes A.R.P. ks. J. Radziwiłł.

5	Por Gaździk J. . . . . Gawęda J..	AS	1.263	700	200	—	2,163
6	Chałupnik W. . . . . Chałupnik M.	AK	1.444	650	—*)	—	2,094
7	Uszacki A. . . . . Lipski	PWS	1.196	550	200	—	1,946
8	Prof. Pruszkowski . . . . . . Pani Okołowicz H.	AW	1.218	500	200	—	1,918
9	Dr. Piotrowski K. . . . . . . Pani Loteczkowa	AK	1.103	400	200	—	1,703
10	Przysiecki E. . . . . Piaskowski K.	AW	1.034	450	200	—	1,684
11	Inż. Jagoszewski K. . . . . . Pani Czyżewska W.	AW	1.003	350	200	—	1,553
12	Por. Zakrzewski B. . . . . . Plut. Skwierczyński	AWil	909	250	—	150	1,009
13	Tyrała T . . . . Semkowicz A.	AK	769	250	—	150	869
14	Kołaczkowski W.	LKL	693	300	—	450	543
15	Chorzewski K.	AL	336	50	—	—	386
15a	Łopatniuk B.	AL	336	50	—	—	386
16	Fischer v. Mollard E.. . . . . Pani Pauly E.	AP	255	50	—	—	305
17	Arcinowski T. . . . . Hauschild S..	PWS	250	100	—	150	200

*) Panu Chałupnikowi nie zaliczono postoju w Brześciu i Łodzi wobec braku poświadczeń czasu postoju na karcie kontr.

Zdobywca pierwszej nagrody, p. Z. Wysiekierski, przebył trasę następującą: Warszawa — Płock — Lidzbark — Grudziądz — Bydgoszcz — Toruń — Poznań — Częstochowa — Kraków — Mielec — Sandomierz — Dęblin — Lublin — Zamość — Lwów — Brześć — Biała — Warszawa-Okęcie — Łódź — Radom — Warszawa. Należy zwrócić uwagę, że długość trasy p. Wysiekierskiego była dwa i pół raza większa od tej, jaką przebył najlepiej sklasyfikowany zawodnik w zlocie gwiaździstym gości zagranicznych.

Należy po za tem nadmienić, że w głównym dniu zlotu warunki atmosferyczne w Polsce były bardzo złe i że wszyscy niemal zawodnicy, biorący udział w zlocie gwiaździstym mieli dużo przeszkód do przezwyciężenia. P. Chałupnik spotkał na swej drodze 5 burz gradowych. Kilka słów specjalnego uznania należy się p. E. Przysieckiemu, młodemu turyście z A. W., za dobre dawanie sobie rady podczas lądowania pod Płockiem.

Z pośród zawodników zagranicznych nie wykonał warunków zlotu z powodu wypadku i uszkodzenia samolotu p. V. Krč (tow. p. J. Nykodym) z Brna. Przybyli oni do Warszawy koleją. Również niesklasyfikowali się pp. P. Kohn z A. Hruška.

ZAWODNICY



C. Próba orjentacji w locie.

Miejsce w klasyfikacji	PILOT	Czas lotu m/s k.	Odległość km.	Szybkość km/godz.
1	Kropiński	19.48	54,0	163,4
2	Wysiekierski	19.10	49,0	153,0
3	Szarek	29.25	63,0	128,5
4	Piotrowski	21.55	44,5	121,7
5	Martyniak	25.22	51,5	121,6
6	Jagoszewski	24.23	47,0	115,3
7	Gaździk	27.22	51,5	112,6
8	Tyrała	23.56	44,5	111,4
9	Kapuściński	30.54	56,0	108,4
10	Mollard	31.16	63,0	107,1
11	Przysiecki	31.50	56,0	105,4
12	Uszacki	26.48	47,5	105,2
13	Chałupnik	31.44	53,5	101,0
14	Kasprowski	37.05	40,00	64,7
15	Kołaczkowski	88.30	Zadań nie wykonał	





Piloci polscy, zwycięscy w poszczególnych konkurencjach: kpt. Kropiński (orjentacja), inż. Drzewiecki (wyścig), Z. Wysiekierski (zlot), inż. Jagoszewski (lądowania) oraz pozostali czołowi piloci turystyczni — A. Uszacki, J. Mościcki i mgr. Martyniak.

G. Konkurs akrobacji zawodników zagranicznych.

1. Franciszek Novak (Czech) na samolocie Avia BH-22. Punktów 10 (maximum).

2. Guy Hansez (Belg) na Fox-Moth'ie. Punktów 8.

H. Konkurs akrobacji zawodników krajowych.

1. Sierż. Stanisław Szubka na P-VII. Punktów 9,5.

2. Plut. Jan Buczyński na P-VII. Punktów 9.

3. Por. Józef Orłowski na PWS-12. Punktów 8,5. Por. Orłowski nie dokończył próby z powodu defektu silnika.



Plut. J. Buczyński i sierż. S. Szubka.

E.. Lądowanie w kole.

1. Guy Hansez (Belg) na Fox-Moth'ie. Odległość od środka koła — 0,55 m.
2. Inż. Konrad Jagoszewski (A. W.) na Moth'ie. Odległość 0,9 m.
3. Dyr. Teny Kumpera (Czech) na Caproni-100. Odległość 1,7 m.
4. Wiktor Chałupnik (A.K.) na PZL-5. Odległość 10,7 m.
5. Adam Szarek (A. L.) na RWD-8. Odległość 13,6 m.
6. Fr. Novak (Czech) na Avia BH-22. Odl. 15. 7 m.
7. Br. Zakrzewski (A.Wil.) na PZL-5. Odl. 17,4 m.
8. Por. J. Gaździk (A. Śl.) na Moth'ie. Odl. 20 m.
9. A. Kasprowski (Al. Śl.) na PZL-5. Odl. 20,3 m.
10. E. Przysiecki (A. W.) na JD-2. Odl. 21 m.
11. W. Kołaczkowski (L.K.L.) na LKL-5. Odl. 22 m.
12. Mgr. Z. Martyniak (L.K.L.) na LKL-4. Odl. 23 m.
13. A. Uszacki (K. L. PWS) na PWS-50. Odl. 25,7 m.

Po za obrębem kola wylądowali: E. Fischer v. Mollard, T. Tyrała, Z. Wysiekierski, inż. S. Czyżewski, V. Sedivec, p. A. Formankówna.

F. Lądowanie szybowców w kole.

1. Inż. S. Grzeszczyk (A.L.) na SG-28 bis. Odległość od środka koła 9,85 m.
2. B. Łopatniuk (A.L.) na „Lwowie". Odl. 19,55 m.
3. W. Stępniewski (A.W.) na „Czajce". Odl. 19,60 m.

Nieklasyfikowani (wylądowali po za obrębem koła): R. Kalpas („Czajka"), K. Kula („Wrona") i Z. Oleński („Komar"). Wszyscy z A.W.

PANIE...



1. H. Burgetówna, 2. Z. Mikulska, 3. W. Czyżewska, 4. A. Formankówna, 5. M. Ferraris-Kohnowa, 6. J. Loteczkowa, 7. Guy-Hansez i J. Stampe w towarzystwie p. dyr. Cz. Filipowiczowej.

D. Wyścig na trójkącie samolotów klubowych.

Miejsce w klasyfikacji	PILOT	Płatowiec	Silnik	Założona szybkość (handicap) km/godz.	Opóźnienie chwili startu w stosunku do kolejn. samolotu wolniejszego sek.	Kolejność startów
1	Drzewiecki	RWD—5	Cirrus-Hermes II B	185	45	12
2	Wysiekierski . . .	RWD—5	Cirrus-Hermes II B	185	45	12
3	Kumpera	Caproni-100	Walter-Mars	175	45	11
4	Talarczyk	Moryson II	Cirrus M. III	155	30	7
5	Martyniak	LKL-4	Cirrus M III	155	30	7
6	Kasprowski. . . .	PZL-5	Gipsy I	150	15	6
7	Kołaczkowski. . .	LKL-5	Warner-Scarab	160	30	8
8	Przysiecki	JD-2	Genet 80	147,5	20	5
9	Szarek	RWD-8	Cirrus-Hermes	162,5	15	9
10	Chałupnik	PZL-5	Gipsy I	150	15	6
11	Uszacki	PWS-50	Cirrus M. III	142,5	15	3
12	Formankowa . . .	Avia BH 11-18	Walter (60 KM)	135	—	1
13	Gaździk	Moth	Gipsy I	155	30	7
14	Šedivec	Avia BH 9-10	Walter (60 KM)	140	25	2
15	Kapuściński . . .	RWD-2	Salmson AD 9	140	25	2
16	Zakrzewski. . . .	PZL-5	Cirrus M. III	145	20	4
17	Jagoszewski . . .	Moth	Gipsy II	165	15	10

PODZIAŁ NAGRÓD.

Nagrody specjalne

1) Nagroda Pana Prezydenta Rzeczypospolitej — rzeźba dla klubu polskiego, którego zawodnicy uzyskają najlepszą klasyfikację — *Aeroklub Warszawski.*

2) Nagroda przechodnia Pana Prezesa Rady Ministrów — puhar dla klubu zagranicznego, którego zawodnik uzyska najlepszy wynik w zlocie gwiaździstym — *Moravskoslezsky Aeroklub w Brnie* (zdobyta przez p. Ferraris Kohnową).

3) Nagroda pieniężna Pana Ministra Komunikacji — 750 zł. dla klubu, którego zawodnik uzyska najlepsze miejsce w trzech próbach B, C, E — *Aeroklub Warszawski* (zdobył inż. K. Jagoszewski).

4) Nagroda przechodnia Pana Dyrektora Państwowego Urzędu W. F. i P. W. — rzeźba dla klubu, którego piloci P. W. uzyskają najlepsze rezultaty — *Aeroklub Warszawski* (zdobył p. E. Przysiecki).

5) Nagroda A. R. P. — obraz dla klubu zagranicznego, którego zawodnik przebędzie największą ilość kilometrów, zaliczoną w zlocie gwiaździstym według regulaminu z dodaniem odległości w km. w linji prostej między lotniskiem startu a Warszawą — zdobyła p. Z. Mikulska dla *Aeroturismo S. A. Milano.*

6) Nagroda pieniężna Zarządu Gł. L. O. P. P. — 500 zł. dla klubu, uzyskującego drugie miejsce w klasyfikacji jak w pkt. 3 — zdobył Mgr. Z. Martyniak dla *Lubelskiego Klubu Lotniczego.*

7) Nagroda Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych — puhar dla pilota, który uzyska najlepszy łączny wynik na płatowcu wytwórni należącej do Zrzeszenia — zdobył p. Wiktor Chałupnik z A. K.

8) Nagroda „Expressu Porannego" — neseser dla pilota, jak w pkt. 3 — zdobył inż. Konrad Jagoszewski z A. W.

9) Nagroda Komitetu Pań Fundacji Samolotu dla Pilotki na Challenge'u 1934 r. dla najlepszej pilotki — zdobyła p. M. Kohnowa z Brna.

10) Nagroda im. Leona Maciejewskiego, ufundowana przez żonę i synów, — dla pilota wyszkolonego w klubie, który uzyska najlepszy wynik w zlocie gwiaździstym — zdobył p. Alfred Kasprowski z A. Śl.

11) Nagroda „Ładu" dla najlepszego szybownika w zlocie gwiaździstym— zdobył p. Bolesław Łopatniuk z A. L.

Nagrody regulaminowe.

Próba A — zlot gwiaździsty zawodników zagranicznych.

I nagroda:

a) Puhar przechodni Pana Prezesa Rady Ministrów,
b) Patera srebrna Pana Ministra Spr. Zagran.,
c) 500 zł. Min. Komunik.

II nagroda:

a) Makata L. L. Lot,
b) 250 zł. Min. Kom.

III nagroda:

Pudełko do papierosów Komitetu Stoł. L. O. P. P.

IV nagroda:

Rzeźba od Aeroklubu Warszawskiego.

Próba B — zlot gwiaździsty do Warszawy zawodników polskich.

I nagroda:

a) 300 zł. Min. Komunikacji,
b) Neseser Dyr. Kom. Kolej. L. O. P. P. w Warszawie.

II nagroda:

a) 200 zł. Min. Komunikacji,
b) Ubiór lotniczy od f-my „Varsovienne".

III nagroda:

a) 150 zł. Min. Komunikacji,
b) Rzeźba Grupy Związku Strzeleckiego przy Państw. Zakł. Inż.

IV, V, VI nagroda:

Przedmioty pamiątkowe od Aeroklubu Warszawskiego.

Nagroda dla „pociągu powietrznego".

500 zł. od Zarządu Gł. L. O. P. P.

Próba C — lot na orjentację.

I nagroda:

a) 300 zł. Min. Komunikacji,
b) Puhar ufundowany przez p. Hugo Taborsky'ego z Aeroklubu Morawsko-Śląskiego w Brnie.

II nagroda:

a) 200 zł. Min. Komunikacji,
b) Patera srebrna Komitetu Stoł. L. O. P. P.

III nagroda:

a) 150 zł. Min. Komunikacji,
b) Nagroda f-my „Castrol".

Próba D — Wyścig na trójkącie samolotów klubowych.

I nagroda:

Puhar Państwowych Zakładów Inżynierji,

II nagroda:

Papierośnica Automobilklubu Polski.

III nagroda:

Pierścień Warsz. Kom. Wojew. L. O. P. P.

IV nagroda:

Przedmiot użytkowy od Aeroklubu Warszawskiego.

Próba E — Lądowanie samolotów w kole.

I nagroda:

a) 300 zł. Min. Komunikacji,
b) Puhar kryształowy Polskich Zakładów Skody.

II nagroda:

200 zł. Min. Komunikacji,

III nagroda:

100 zł. Min. Komunikacji.

IV nagroda:

50 zł. Min. Komunikacji.

Próba F — Lądowanie szybowców w kole.

I nagroda:

a) 300 zł. Min. Komunikacji,
b) Patera srebrna Kom. Stoł. L. O. P. P.

Próba G — konkurs akrobacji zawodników zagranicznych.

I nagroda:

Zegarek złoty Państwowych Zakładów Lotniczych.

II nagroda:

Puhar Magistratu m. st. Warszawy.

Próba H — konkurs akrobacji samolotów polskich.

I nagroda:

a) 150 zł. Min. Komunikacji,
b) Zegarek złoty Gazety Polskiej,
c) miesięczny pobyt w Dubrowniku — nagr. „Francopolu".

II nagroda:

a) 100 zł. Min. Komunikacji,
b) Puhar Vacuum Oil Comp.

Pościg za balonem na motocyklu.

I nagroda:

Wieczne pióro od Aeroklubu Warszawskiego.

Konkurs zręczności jazdy samochodowej.

I nagroda — Waza, *II* — Czara — obie od Aeroklubu Warszawskiego.

Nagrody pieniężne — przeznaczone dla klubów; honorowe — dla pilota.

Plakieta dla uczestników Meetingu (½ nat. wielk.)



Wykonana przez firmę Sosnowski i Wabia-Wabiński, proj. E. Dodacki.



1. Pp. dyr. Makowski, dyr. Filipowiczowa, ppłk. Kwieciński, dyr. Filipowicz, kpt. Halewski i kpt. Lewoniewski. 2. Prof. Pruszkowski i pułk. Rayski. 3. Delegacja gospodyń wita gości w Półwiesku. 4. Adm. Unrug wręcza plakietę p. Formankównie. 5. P. dyr. Filipowicz pomaga wykreślać trasę na mapie p. Guy-Hansez. Zdjęcie w hangarze w Rumji.

Następnego dnia po zakończeniu Meetingu odbył się t. zw. „week-end lotniczy" nad morze, w którym wzięli udział goście zagraniczni, szefowie lotnictwa polskiego oraz reprezentanci A. R. P. i A. W.

Trasa wiodła w pierwszym dniu z Warszawy przez Toruń do Gdyni. Następnego dnia, t. j. 27 maja, goście pozostali nad morzem, przyjmowani przez miasto, Aeroklub Gdański, Marynarkę Wojenną, Morski Komitet LOPP i t. d. Dn. 28-go nastąpił odlot do Półwieska, majątku prezesa A. W. pos. J. Rudowskiego. Na wsi spędzili uczestnicy jedną dobę, poczem wrócili do Warszawy, gdzie podejmował ich wiceprezes A. W. sędzia M. Grabiński. W dn. 30 maja goście opuścili Polskę.

Po deszczowym dniu Meetingu, na week-end pogoda okazała się łaskawsza. Po nocnych wyczynach w „Adrji" pierwsi goście zjawiają się na lotnisku dopiero w południe i w smętnych humorach, chociaż start wyznaczony był na 11-ą. Lecimy do Torunia. Wiatr przeciwny hamuje szybkość mojego Moth'a. Po prawie dwugodzinnej podróży lądujemy w Toruniu.

Przy śniadaniu w hangarach gościnnego 4-go pułku lotniczego czas szybko upływa. O 18-ej startujemy w uszczuplonem gronie do Gdyni. Pod Toruniem uległ bowiem wypadkowi wskutek wycieknięcia benzyny sympatyczny Czech p. Fr. Novak, na Avii BH-22. Pilot wyszedł bez szwanku i przyleciał na drugi dzień do Gdyni.

Po dwudniowym pobycie nad morzem, zapełnionem miłemi uroczystościami, zwiedzaniem portu i zatoki, z żalem po tak krótkim pobycie lecz jednocześnie z dumą wylatywaliśmy do Półwieska, aby naszym gościom dać możność zaznajomienia się z pięknem wiosennem wsi polskiej. Żegnani przez blisko 10.000 tłum ludzi na lotnisku w Rumji, odlatujemy w niedzielę w stronę Rypina.

Półwiesk oczekiwał gości tłumnie i huczno, niczem na odpuście lub jarmarku dorocznym. Ludność ze wszystkich okolicznych powiatów zgromadziła się, by przywitać lotników zaprzyjaźnionych narodów. Naprawdę niezapomniany był widok tysięcznych rzesz, zalegających pola przy lotnisku dworskiem, drogi zapchane setkami pojazdów, kramy i kramiki z wodą sodową i słodyczami i tysiące, tysiące ludu żądnego widoku „ludzi powietrza". Zaiste propaganda lotnictwa w powiecie Rypińskim musi być nadzwyczajnie podsycana i prowadzona. Po miłem śniadaniu we dworze u prezesostwa Rudowskich goście zostali przywitani przez delegację gospodyń wiejskich. Podaję charakterystyczniejsze ustępy przemówienia przewodniczącej, p. Genowefy Sztupeckiej, dla zobrazowania nastroju i uczuć tamtejszego ludu.

„Radują się dziś nasze serca tym wspaniałym zlotem ptaków stalowych. I cała Polska cieszy się z tego. My, gospodynie wiejskie, my, jako bezbronne matki i żony, gdy nieraz przy strudzonej pracy widzimy w przestworzach błyszczące kadłuby samolotów, to z radości w oczach naszych perli się łza. I zdaje nam się, żeśmy już szczęśliwe, spokojne i bezpieczne, gdyż ponad nami wirują powietrzni bohaterowie jako troskliwe czajki nad swojemi dziećmi, by nie dać ich rozszarpać."

Delegacja gospodyń wręczyła p. Kohnowej, jako zwycięskiej zawodniczce, bukiet kwiatów, a lotnikom zagranicznym ukwiecony model samolotu. *S. Iw.*



Otwarcie Meetingu. P. min. Butkiewicz w towarzystwie prezesa A. W. pos. J. Rudowskiego

Inż. Jerzy Drzewiecki

„Coupe Deutsch de la Meurtche 1933"

Zawody pod nazwą „Coupe Deutsch de la Meurthe" zorganizowane były po raz pierwszy przez Aeroklub Francji w roku 1921. W latach 1921 i 1922 były one wyścigiem samolotów na przestrzeni 300 km. na trójkącie Etampes-Bonce-Chartres, o obwodzie około 100 km.

Gdy analogiczne zawody szybkości wodnopłatowców pod nazwą „Coupe Schneider", zapoczątkowane także przez Aeroklub Francji, doprowadziły do osiągnięcia w roku 1931 szybkości 548 km/godz. przy zastosowaniu silnika o mocy około 2000 KM., zabudowanego — ma się rozumieć — na wodnosamolot specjalnie zbudowany do powyższego wyścigu, powstała trudność zasadnicza i charakterystyczna dla obecnych czasów. Ani przemysł, ani państwa nie są w możności podołać kosztom, które pociąga za sobą budowa specjalnych wodnosamolotów oraz silników o dużej mocy, lecz o krótkiem życiu — ze względu na trasę wyścigu (350 km), która wymaga pracy silnika na pełnym gazie w czasie niewiele przekraczającym ½ godziny.

Aeroklub Francji, obserwując rozwój „Coupe Schneider" i chcąc uniknąć podobnej historji z wyścigiem „Coupe Deutsch de la Meurthe" (który zresztą od 1922 roku nie był urządzany), wprowadził w bieżącym roku ciekawe zmiany, które dadzą się zreasumować w krótkim regulaminie powyższych zawodów:

„Coupe Deutsch de la Meurthe" są zawodami międzynarodowemi dla samolotów posiadających silniki o litrażu każdorazowo określanym przez Aeroklub Francji, jednak nieprzekraczającym 8 litrów. Odbywać się mogą na skutek decyzji Aeroklubu Francji na ziemi lub wodzie corocznie lub co 2 lata. Wyścig rozgrywać się będzie na przestrzeni przynajmniej 2000 km. Zany, które dadzą się zreasumować w krótkim regulaminie powyższych zawodów:

Z warunków regulaminu widzimy jasno, iż wysiłek konstruktorów musi pójść w dwuch zasadniczych kierunkach:

Silnik o ograniczonym litrażu (przeważnie około 8 litrów pojemności) musi rozwijać jaknajwiększą moc przy jednoczesnem zachowaniu konstrukcji pewnej i pozwalającej na pracę na pełnym gazie w czasie przelotu 2000 km.

Silnik nie może ważyć dużo ze względu na to, że płatowiec, przystosowany do powyższego wyścigu, musi zabierać zapas paliwa na 1000 km., gdyż w ciągu wyścigu wszyscy zawodnicy zatrzymują się na 1½ godziny po przebyciu 1000 km. Zawodnik, który musi dobierać paliwa wcześniej nie ma odliczanego czasu na postój i, co zatem idzie, traci na szybkości średniej. Widzimy więc, że wymagania dla silnika biorącego udział w powyższym wyścigu są wymaganiami dla silnika użytkowego, a więc wpływają dodatnio na rozwój silników lotniczych a nie prowadzą, jak to ma miejsce w „Coupe Schneider", do budowania specjalnych, nadzwyczaj drogich i potężnych silników o mocy, jak obecnie, ponad 2000 KM., a mimo to, o nadzwyczaj krótkiem życiu.

Co się tyczy płatowców, biorących udział w „Coupe Deutsch", to konstruktorzy musieli zwrócić w pierwszym rzędzie uwagę na własności aerodynamiczne, a więc zmniejszenie oporów czołowych przez stosowanie jaknajmniejszych powierzchni nośnych, kadłubów o małym przekroju, w szczególności przy używaniu silników rzędowych, lub też na skuteczne oprofilowanie silników gwiazdowych przy pomocy specjalnych okapotowań, jak np. N.A.C.A. i t. p. Oprócz tego należało pomyśleć o specjalnych rozwiązaniach podwozia. Dla zwiększenia szybkości wprowadzono podwozia wciągane lub też składające się z jednego koła wmontowanego w kadłubie i płóz podtrzymujących na końcach skrzydeł.

Ze względu na ograniczony litraż silników, a co za tem idzie i moc, jakkolwiek była ona wyzyskana z określonego litrażu silnika w niesłychany sposób, gdyż np. silnik Farmana o litrażu 7.89 dawał 420 KM., — konstruktorzy płatowców musieli wyciągnąć jaknajwiększą szybkość ze swych konstrukcyj. Obok tej szybkości musieli oni pamiętać, że samoloty mają zabierać paliwa na 1000 km., zaś przebycie 2.000 km. wymagało konstrukcji solidnej, zabezpieczającej pewne minimum wygód dla pilota biorącego udział w wyścigu.

Płatowce uczestniczące w „Coupe Deutsch" to studja do szybkich płatowców komunikacyjnych i daleko-raidowych, jak również myśliwskich. To też władze lotnicze były wybitnie zainteresowane w budowie nowych typów. Mimo, że (co jest nadzwyczaj charakterystyczne dla powyższego konkursu), płatowce francuskie, biorące udział w „Coupe Deutsch", nie przechodziły przez żadną kontrolę techniczą i nie odbywały żadnych prób oficjalnych — Ministerstwo Lotnictwa wyznaczyło duże nagrody pieniężne, których suma zamykała się „zawrotną" cyfrą 3 miljonów franków, z czego 2 miljony dzielone między zawodników francuskich, a 1 miljon dla Francuzów w zależności od ich wyników w konkurencji z zawodnikami zagranicznymi. Wysokość tych nagród zachęciła niewątpliwie przemysł francuski do wybudowania specjalnych płatowców i silników, o co też i chodziło władzom lotniczym francuskim, dbającym o rozwój lotnictwa krajowego.

Pierwszy miljon franków miał być podzielony między zawodników francuskich w stosunku do osiągniętej szybkości i przebytego dystansu, jednak szybkość nie mogła być mniejsza od 280 km/godz. na 1000 km.

Drugi miljon miał być podzielony w następujący sposób:

500.000 fr. dla pierwszego,
300.000 fr. dla drugiego,
200.000 fr. dla trzeciego,

o ile szybkość przekroczy 325 km/godz., jeśli zaś przekroczy jedynie 280 km/godz miała być zredukowana odpowiednio do sum: 300.000, 200.000 i 150.000 fr.

Trzeci miljon miał być dzielony między zawodników francuskich w razie osiągnięcia szybkości ponad 350 km/g. w następujący sposób:

1.000.000 fr. o ile przyjdzie jako pierwszy,
750.000 fr. o ile przyjdzie jako drugi,
500.000 fr. o ile przyjdzie jako trzeci.

Gdyby zaś szybkość była większa od 320 km/godz. lecz mniejsza od 350 km/godz., nagrody te miały być zmniejszone do sum 750.000, 500.000 i 250.000 franków.

Nagrody w ten sposób rozłożone zachęcają do osiągnięcia jaknajwiększej szybkości i osiągnięcia jaknajlepszego miejsca.

Regulamin szczegółowy na rok 1933 przewidywał jako warunek kwalifikacyjny odbycie na samolocie, który weźmie udział w wyścigu, lotu na obwodzie 100 km. z szybkością przynajmniej 200 km/godz. nie później niż na 2 tygodnie przed datą wyścigu.

Do „Coupe Deutsch" zgłosiło się 13 samolotów w tem 12 francuskich i jeden angielski. Obowiązującą próbę w dniu 15 maja odbyło 8 samolotów, zaś 5 samolotów odpadło (2 samoloty typu Albert z silnikiem Régnier, samolot Caudron z silnikiem Baudot i samolot Rabatel (Farman) z silnikiem Hispano-Suiza — nie zdążyły na czas z ostatecznym montażem płatowców i silników; płatowiec Kellner - Becherau z silnikiem Delage, pilotowany przez kpt. Vernhol, w dn. 14 maja podczas próby szybkości na 100 km. przy lądowaniu przymusowem złamał podwozie).

W czasie dalszych prób, a mianowicie w dn. 22 maja, został dwukrotnie pobity rekord szybkości na przestrzeni 100 km. w kategorji 2-ej samolotów turystycznych 1-omiejscowych o wadze własnej do 450 kg. Najpierw pilot Arnoux na płatowcu Farman z silnikiem Renault - Bengali o mocy 170 K. M. osiągnął szybkość 303,38 km/godz., następnie zaś pilot Delmotte na płatowcu Caudron z silnikiem także Renault-Bengali 170 K. M. ustanowił rekord przez osiągnięcie szybkości 333,76 km/godz., bijąc w ten sposób dawno ustanowiony rekord, bo w 1927 r. przez kpt. Broad na samolocie Tiger-Moth i wynoszący 300,1 km/godz.

W czasie prób w dniu 23 maja zginął śmiercią lotniczą jeden z czołowych pilotów francuskich, L. Arrachart, odbywając lot na płatowcu Caudron C-362 z silnikiem Renault-Bengali 170 K. M. Prawdopodobnie przyczyną katastrofy było ślizgnięcie się na skrzydło podczas przymusowego lądowania spowodowanego defektem silnika.

Liczba zawodników zmalała w ten sposób do 7, w tem 6 Francuzów i 1 Anglik.

W dniu zawodów, t. j. 28 maja, pogoda nie dopisywała od samego rana.

Deszcz i niska podstawa chmur nie sprzyjała wyścigowi. Porównywując jednak te warunki z pogodą, która towarzyszyła naszym zawodom krajowym, np. przy odlocie na lot okrężny 4 K. K. S. T., w którym przecież brali udział młodzi piloci z klubów — zdziwiłem się bardzo, kiedy kierownictwo wyścigu ogłosiło koło południa odłożenie zawodów na dzień następny. Stało się to zresztą za zgodą wszystkich pilotów, nie wyłączając nawet i Comper'a, co należy mu zapisać na rachunek wybitnego wyrobienia sportowego, gdyż przy tej pogodzie niewątpliwie miał on większe szanse, lecąc na samolocie normalnym, w stosunku do Francuzów, lecących na samolotach specjalnych, które na rozmokłym lotnisku miałyby start bardzo utrudniony.

W ten sposób przeniesiono zawody z niedzieli na poniedziałek, a liczne tłumy publiczności, które przyjechały z daleka Francji, a nawet z zagranicy, musiały wrócić z niczem, gdyż nie wszyscy byli w stanie pozwolić sobie na przyjazd nazajutrz w dzień pracy.

W poniedziałek zaś pogoda była zupełnie dobra: deszcz przestał padać — chmury wysokie.

W międzyczasie wycofał się jeszcze Francuz Valot na Caudron C-366 z silnikiem Regnier, 6-cylindrowym o mocy 190/220 K. M., będącym przeróbką angielskiego silnika Gipsy odwróconego, 4-cylindrowego, przez dodanie 2-ch cylindrów i zwiększenie kompresji do 6,2. Waga tego silnika wynosi 206 kg., reduktora ani kompresora nie posiada. Podczas lotów próbnych, przed samym wyścigiem, uległ on poważnym uszkodzeniom przy starcie i nie mógł już stanąć do wyścigu, czego należy żałować, w szczególności ze względu na możność wykazania się silnika, który podczas prób zapowiadał się bardzo dobrze i pochodzi od silnika o tak wyrobionej sławie.

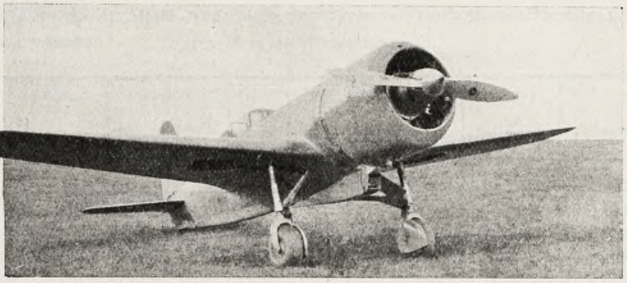
Pierwszy startował pil. Comper na samolocie własnej konstrukcji „Comper-Swift" z silnikiem Gipsy-Major o mocy 126/146 K. M. Start w czasie 17 sek. o godz. 9 min. 46 zupełnie normalny, na przestrzeni około 300 m.

Drugi start: Salel'a na Farmanie z silnikiem Farman o mocy 420 K. M. o godz. 9 min. 50 — trwał 22 sekundy.

Trzeci zawodnik, Delmotte na Caudronie C-362 z silnikiem Renault-Bengali 170 K. M., startował 27 sekund.

Czwarty startował Arnoux na Farmanie z silnikiem Renault-Bengali 170 K. M. Płatowiec o konstrukcji całkowicie drewnianej, o wolnonośnem skrzydle rozpiętości 5,98 m., powierzchni 6 m², posiadał jedno koło wciągane do kadłuba; waga płatowca, najmniejsza z pośród wszystkich—wynosiła 340 kg. Śmiałe, lecz może niezbyt jeszcze wypróbowane, jednokołowe podwozie złożyło się przedwcześnie, bo podczas startu, i Farman, nadzieja fabryki na 1-sze miejsce, pojechał jeszcze z rozpędu spodem kadłuba po ziemi i, łamiąc śmigło, zakończył swój udział w wyścigu.

Po tem startowały dwa Potezy - 53 z silnikami Poteza o mocy 250 K. M.; Detré o godz. 10 min. 5 na przestrzeni 800 m. i Lemoine o godz. 10 min. 10 w ciągu 34 sekund na przestrzeni



Samolot Potez-53.

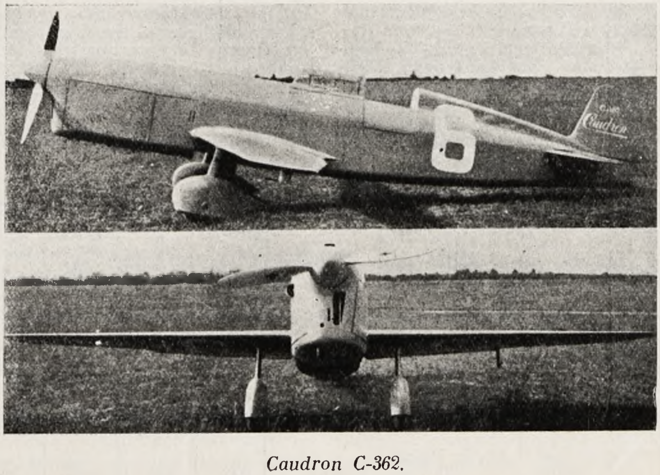
1200 m. (był to start najdłuższy; należy jednak zaznaczyć, iż obydwa Potezy były obciążone najwięcej, gdyż zabierały one paliwa na 1000 km. i posiadały największe obciążenie na 1 m. kw. skrzydła. Pozostałe płatowce musiały dobierać paliwo co 500 km., przez co traciły na czasie i szybkości w sposób niemożliwy do odrobienia).

W ten sposób rozpoczęło wyścig 5 maszyn z pilotami: Comper (sam. Comper-Swift), Salel (sam. Farman), Delmotte (sam. Caudron), Detré (sam. Potez) i Lemoine (sam. Potez).

Płatowce po starcie przechodziły koło wieży orjentacyjnej tak, że od samego początku publiczność mogła w przybliżeniu porównać szybkość samolotów.

Największe wrażenie szybkości dały bez wątpienia 2 Potezy. Po długim i dosyć mozolnym starcie, podczas którego, nietylko widzom, lecz nawet i pracownikom fabryki Poteza wydawało się, iż może nie wystartują — wreszcie oderwały się one od ziemi, wzbudzając wśród bliżej zainteresowanych brawa i okrzyki radości, a gdy tylko nabrały już szybkości — wciągnęły podwozia. Przechodząc z boku publiczności, przedstawiały te dwa bolidy wspaniały widok i sprawiały wrażenie szybkości niesłychanej. Wrażenie szybkości było tem większe, iż płatowce Potez posiadają kadłub krótki i pękaty ze względu na silnik gwiaździsty, zaś skrzydła, o małej rozpiętości, są na tle kadłuba prawie niewidoczne. To też, gdy takie cygara, po wciągnięciu podwozia, mijały publiczność i z wysokim śpiewem 9-cylindrowych silników wyszły na prostą z szybkością około 380 km/godz., nikt z widzów nie potrafił powstrzymać okrzyku podziwu.

Po pierwszem okrążeniu przyszedł jako pierwszy Salel z szybkością 301 km/godz., minąwszy po drodze Compera, który na tem okrążeniu rozwinął szybkość 241 km/godz.; trzeci przyszedł Delmotte z szybkością 259 km/godz., czwarty zaś Detré z szybkością 321 km/godz. Natomiast Lemoine na Potezie przeleciał przez punkt kontrolny w Etampes po 32 min. i okazało się, iż nie był on notowany i na pozostałych punktach kontrolnych, gdyż po drodze zabłądził. Następne okrążenia leciał z szybkością 355 km/godz., 353 km/godz. i 356 km/godz., zaś w 5-em okrążeniu wylądował z powodu pęknięcia rurki oliwnej i już nie wystartował. Był to pierwszy zawodnik, który odpadł w trakcie wyścigu. Drugim stał się Salel. Pierwszych pięć okrążeń zrobił on z szybkością 301 km/godz., 296 km/godz., 302 km/godz., 301 km/godz. i 293 km/godz. Po piątem



Caudron C-362.

Zestawienie cech charakterystycznych płatowców, stających do wyścigu „Coupe Deutsch de la Meurthe"

Pilot	Samolot	Silnik i moc	Rozpiętość m	Długość m	Powierzch. (S) m²	Waga całk. (P) kg	P/S kg/m²	P/W kg/KM	W/S KM/m²
1. Detré	Potez	Potez 250	6,65	5,50	7,20	900	125	3,6	34,7
2. Delmotte	Caudron	Renault 170	6,80	6,85	7,00	695	99,4	4,08	24,3
3. Comper	Comper-Swift	Gipsy 146	7,32	5,30	8,36	636	76,2	4,44	17,4
4. Salel	Farman	Farman 420	7,90	6,90	9,50	1130	119	2,80	42,1
5. Lemoine	Potez	Potez 250	6,65	5,50	7,20	900	125	3,6	34,7
6. Arnoux	Farman	Renault 170	5,98	5,50	6,00	550	91,7	3,23	28,4
7. Vallot	Caudron	Regnier 220	6,80	6,85	7,00	765	108,1	3,48	31,4

okrążeniu wylądował, jak się wydawało, dla dobrania paliwa, lecz już nie wystartował z powodu zepsutego filtru oliwnego.

W wyścigu pozostało 3-ch: Detré na Potezie, Delmotte na Caudronie i Comper na Comper-Swift'cie.

Delmotte po 5-ciu okrążeniach dobierał paliwa, na co stracił 16 min. 47 sek., podobnie jak i Comper, któremu zaopatrzenie zajęło 11 min. i 22 sek. Detré nie dobierał paliwa i pierwsze 10 okrążeń, czyli 1.000 km, przebył ze średnią 324,1 km/godz. Delmotte miał na 1000 km. szybkość faktyczną 319 km/godz., zaś po uwzględnieniu czasu na dobieranie paliwa — 292,9 km/godz., Comper odpowiednio 242 km/godz. i 230 km/godz.

Po półtoragodzinnym, obowiązkowym odpoczynku, trzej zawodnicy zostali wypuszczeni w odwrotnym porządku niż startowali na początku wyścigu i w ten sposób został usunięty handicap, jaki posiadali na pierwszym 1000 km. Detré wystartował pierwszy, Delmotte drugi, zaś Comper jako ostatni. Detré leciał z niesłychaną regularnością, z odchyleniami w szybkości o parę km. na godzinę, Delmotte i Comper po 500 km. dobierali znowu paliwa i stracili: pierwszy — 16 min. 50 sek., drugi — 14 min. 7 sek.

Jako pierwszy, a więc jednocześnie jako zwycięzca, przyszedł Detré na Potezie — 53 z silnikiem Poteza 250 KM., drugi Delmotte na Caudronie C-362 z silnikiem Renault-Bengali 170 KM., trzeci i ostatni Comper na Comper-Swift'cie z silnikiem Gipsy-Major 146 KM. Szybkości przedstawiały się następująco:

Najlepsze okrążenie dnia zrobił Lemoine na Potezie z szybkością 356,08 km/godz. Jest to szybkość na 100 km.

Zwycięski samolot Potez-53 jest dolnopłatem wolnonośnym, o rozpiętości 6 m. 65, przyczem powierzchnia nośna samolotu składa się z części centralnej, stanowiącej łączną całość z kadłubem i dwóch doczepianych skrzydeł. Konstrukcja skrzydła całkowicie drewniana: dźwigary skrzynkowe, żeberka ze spruce'u, pokrycie sklejką. Charakterystyczną cechą Poteza był kształt lotek i sterów, które nie dochodziły do końców skrzydeł lub miały mniejszą rozpiętość niż statecznik, ażeby zmniejszyć możliwość powstawania wirów. Użycie silnika gwiaździstego nadało specjalny kształt kadłubowi, o przekroju kołowym z przodu a owalnym z tyłu. Siedzenie pilota w połowie długości kadłuba, powietrze do kabiny dla pilota doprowadzane specjalną rurką ze skrzydła, aby uniknąć oddychania szkodliwemi gazami wydechowemi paliwa, będącego mieszanką tetraetylową (podczas prób piloci zatruli się spalinami, które bardzo intensywnie obmywały kadłub w ten sposób, iż po wyścigu błękitny Potez Detré'go miał cały przód czarny, aż do połowy długości kadłuba). Podwozie wciągane, koła balonowe o średnicy 45 cm, amortyzacja oliwno-powietrzna. Silnik Poteza posiada okapotowanie N. A. C. A. Jest on dziewięciocylindrowy, gwiaździsty, chłodzony — ma się rozumieć — powietrzem, o pojemności 8 litrów, kompresji 6. Rozwija 310 KM. przy 2.500 obr/min., średnica 95 cm, kompresor odśrodkowy o liczbie obrotów 28.000 na min. Silnik ten, typu 9. B, jest ewolucją silnika 9. A, rozwijającego 180 KM. Waży on 170 kg.

Klasyfikacja	Samolot	Silnik	Pilot	Szybkość faktycz. na 1000 km km/godz.	Szybkość na 1000 km po uwzgl. postoju km/godz.	Szybkość faktycz. na 2000 km km/godz.	Szybkość na 2000 km km/godz. po uwzględ. postoju km/godz.
1	Potez-53	Potez 250 KM	Detré	324,1	324,1	322,8	322,8
2	Caudron C-362	Renault-Bengali 170 KM	Delmotte	319	292,9	316,1	291,5
3	Comper-Swift	Gipsy Major 146 KM	Comper	242	230	228,5	239,5

Caudron stanął do zawodów także z dwoma samolotami, jak Potez, z silnikami: Renault-Bengali 170 KM. i Regnier 220. Płatowce posiadały minimalne różnice, spowodowane jedynie inną wagą i wymiarami silników.

Samolot Caudron jest także wolnonośnym dolnopłatem, przyczem charakterystyczną cechą jego skrzydeł jest symetryczny profil, dwuwypukły, o grubości 19 cm przy kadłubie (głębokości 1,5 m) i 4 cm na końcu skrzydła (głębokość 0,6 m). Skrzydło całkowicie drewniane, posiada powierzchnię zaledwie 5,9 m²; dobre ustosunkowanie kadłuba zwiększa powierzchnię nośną do 7 m². Niesłychanie drobiazgowe badania aerodynamiczne kształtów kadłuba i wpływ zamocowania skrzydła do kadłuba, jak również dokładne oprofilowanie kabiny pilota oraz podwozia, doprowadziły przez zmniejszenie oporów do wysokiej „finesse", dochodzącej do 18, mimo tak małej powierzchni. Statecznik poziomy połączony jest z klapami skrzydłowemi, zajmującemi obok lotek resztę rozpiętości skrzydeł.

Z silnikiem Renault-Bengali Caudron waży 405 kg, z silnikiem Regnier 475 kg.

Szybkości maksymalne uzyskuje odpowiednio do silników: 380 km/godz. i 410 km/godz. Gdy porównamy szybkości faktyczne Poteza i Caudrona, wynoszące 323 km/godz. i 316 km/godz., z mocami silników, które posiadały te płatowce, t. j. 250 KM. (Potez) i 170 KM. (Renault Bengali), przekonamy się, jak wiele można osiągnąć dzięki dobrym własnościom aerodynamicznym.

Silnik Renault-Bengali, 4-cylindrowy, odwrócony, o mocy 170 KM., litrażu 6,35, był zamontowany na Caudronie i Farmanie. Jest to normalny silnik Renault-Bengali, jedynie zmiana tłoków zwiększyła kompresję z 5,6 do 8, co pociągnęło za sobą konieczność używania specjalnej mieszanki. Silnik ten nie posiada kompresora. Waga całkowita (z pompą) — 135 kg.

Trzecim, który skończył wyścig, jest płatowiec Comper-Swift'a, pilotowany — jak już zaznaczyliśmy — przez samego konstruktora. W odróżnieniu od wszystkich samolotów francuskich, jest to samolot normalny, turystyczny. Był on pozatem jedynym górnopłatem (skrzydło wsparte zastrzałami, schodzącemi się u dołu kadłuba). Z jedynych zmian płatowca posiadał zwiększone zbiorniki paliwa, jednak wystarczające tylko na 500 km i nawet nie miał okapotowanych kół. Miał on najmniejsze obciążenie na metr powierzchni nośnej i największe obciążenie na jednostkę mocy oraz najgorszy stosunek mocy do powierzchni nośnej — mimo to rozwinął szybkość faktyczną 239,5 km/godz. Posiadał silnik Gipsy-Major o litrażu 6,12 i zwiększonej kompresji, równej 6,2; moc 146 K.M. przy 2.400 obr/min.

Z pośród pozostałych silników ciekawe rozwiązanie posiadał silnik Farmana; 12-to cylindrowy, odwrócony, o układzie w V pod kątem 60°, z re-

(Dokończenie na str. 220)

NA FRONCIE SZYBOWCOWYM

Rekordy i przeloty na kursie treningowym w Bezmiechowej

Od połowy maja trwa w Bezmiechowej kurs treningowy o charakterze zawodów szkolnych, który przyniósł już do tej pory cały szereg pięknych wyczynów i nowe rekordy szybowcowe Polski.

Serję rekordów rozpoczął pilot-instruktor Bolesław Baranowski, który w dniu 28 maja b. r. wzniósłszy się na wysokość 1.100 m. na „Komarze" dokonał rekordowego przelotu lądując w odległości 27,3 km. od Bezmiechowej, koło Komańczy. W dniu 1 czerwca pilot-instruktor Piotr Mynarski na „Lwowie" przeleciał do Ustrzyk odległych o 17,2 km., przy osiągniętej wysokości 1.000 m. ponad start. W dniu 3 czerwca kierownik Szkoły Bezmiechowskiej Bolesław Łopatniuk dokonał przelotu również do Ustrzyk na CW-5 mając wysokość 1.480 m ponad start.

Dzień 3 czerwca przyniósł dwa nowe rekordy Polski: por. dypl. dr. Kajetan Czarkowski-Golejewski pobił poprzedni rekord B. Baranowskiego przelotem na „Komarze" do Rypian pod Łomną, wynoszącym 44,8 km. Wysokość osiągnięta wynosiła 1.300 m., przelot trwał ponad godzinę. Kpt. pilot Jan Łukasiewicz z 4 pułku lotn. zdobył rekord długotrwałości lotu i wysokości w pięknym, dziesięciogodzinnym locie na „Lwowie", osiągając wysokość 1.600 m. ponad start. Należy żałować, że rekordów tych dokonano bez barografów, które dopiero obecnie nadeszły do Bezmiechowej.

Po meetingu warszawskim przybyły do Bezmiechowej z Warszawy dwa pociągi powietrzne: pilot K. Chorzewski przyholował na RWD-8 pilota B. Łopatniuka na „Lwowie", a inż. Rzewnicki z inż. Grzeszczykiem na R-XIII pilota B. Baranowskiego na SG-28.

Również godne podkreślenia są najlepsze wyniki osiągnięte na poszczególnych szybowcach. I tak największą wysokość na ITS-II — 850 m. ponad start i 600 m. na CW-II osiągnął pilot-instr. P. Mynarski, zaś najlepszy czas na CW-II, mianowicie 5 godz. 14 min. pilot K. Kula.

W kursie treningowym biorą udział następujący piloci: B. Baranowski, T. Ciastuła, por. K. Czarkowski-Golejewski, inż. S. Grzeszczyk, K. Kula, B. Łopatniuk, kpt. J. Łukasiewicz, P. Mynarski, Z. Oleński, W. Polny, por. Rawicz-Szabuniewicz; mjr. Stachoń ma przyjechać w najbliższych dniach.

W czasie od 15 maja do 4 czerwca wykonano ogółem lotów 214 w czasie przeszło 100 godzin, w tem treningowych 125 w czasie 89 godz. — pozostałe 11 godzin przypada na loty szkolne, transportowe i próbne. Dalsze kategorje „C" urzędowe uzyskali piloci: Zbigniew Grabski, Ryszard Zwoliński, Jerzy Szablowski i inż. Wacław Czerwiński.

m. y.

Nagrody Ministerstwa Komunikacji za wyczyny szybowcowe

W pierwszych dniach czerwca b. r. ogłoszono ustanowienie nagród specjalnych za pewne wyczyny szybowcowych pilotów. Podajemy trochę szczegółów odnośnie tych nagród. Polski Komitet Szybowcowy uznając konieczność nadania oficjalnego charakteru pewnym, godnym podkreślenia, wyczynom naszych pilotów bezsilnikowych a równocześnie chcąc stworzyć jeszcze jeden bodziec więcej, pobudzający ich do wysiłków — opracował szereg zadań konkretnych, przewidział warunki ich wykonania oraz zainicjował nagrody za poszczególne wyczyny.

Wniosek P. K. S. — oparty zresztą na projektach I. T. S. i poszczególnych wybitnych pilotów szybowcowych — znalazł przychylne przyjęcie w Ministerstwie Komunikacji a Pan Minister Komunikacji przeznaczył na nagrody 4.000 zł.

Czas wykonania poszczególnych wyczynów, które mogą być nagrodzone został ograniczony datami: od 1 czerwca do 1 sierpnia b. r.

Nagrody Min. Kom. będą przyznawane na wniosek P. K. S., który jest również obciążony obowiązkiem pieczy nad formalną stroną premjowanych wyczynów, zgodną z wymaganiami kodeksu sportowego F. A. I.

Nagrody Ministerstwa Komunikacji dzielą się na nagrody honorowe i pieniężne.

1. *Nagrody honorowe* w formie artystycznych przedmiotów pamiątkowych.

a. Nagroda za największą sumę odległości przelecianych przez samego pilota w linji prostej. Lotów poniżej 15 km. nie wlicza się.

b. Nagroda za najwyższą sumę wysokości ponad start. Loty, w których pilot nie osiągnął 300 m. nie liczą się.

c. Nagroda za największą sumę lotów na czas. Czas wynosić musi więcej niż 2 godziny.

Dla wszystkich tych nagród obowiązuje start z pomocą liny startowej.

2. *Nagrody pieniężne.*

a. Nagroda imienia ś. p. Zygmunta Laskowskiego dla uczczenia pamięci tego pioniera naszego szybownictwa — 1.000 zł. dla pilota, który startuje w Bezmiechowej za pomocą liny startowej i utrzyma się w powietrzu ponad 16 godzin.

b. Nagroda 750 zł. dla pilota, który dokona najdłuższego przelotu w linji prostej — ponad 100 km. Miejsce dokonania lotu i rodzaj startu są dowolne przy zachowaniu tylko wymaganych formalności i postępowania zgodnego z regulaminem nagród.

c. Nagroda 500 zł., do podziału pomiędzy trzech pilotów, którzy wykonają najdluższe przeloty w linji prostej, prostopadle do gór Słonnych.

d. Nagroda 500 zł., do podziału pomiędzy dwóch pilotów, którzy dokonają najdłuższych przelotów w linji prostej, ponad 50 km. (warunki jak w „b").

e. Nagroda 500 zł., do podziału pomiędzy dwóch pilotów, którzy osiągną największą wysokość ponad 1000 metrów (warunki jak w „b").

f. Nagroda 375 zł., dla trzech pilotów (200, 100 i 75 zł.), którzy pierwsi dokonają przelotu, bez lądowania, na trasie: Bezmiechowa-Żuków-Bezmiechowa.

Szczegóły dalsze co do warunków w jakich muszą być dokonane poszczególne wyczyny są zawarte w piśmie P. K. S. skierowanem w tej sprawie do klubów z załącznikiem p. n. „Nagrody szybowcowe na rok 1933".

Przed zawodami w Rhön

Dwa miesiące dzielą nas od terminu międzynarodowych zawodów szybowcowych w Rhön.

Przygotowania do wystąpienia na tych zawodach polskich pilotów szybowcowych są albo już na ukończeniu albo w toku. Miesiąc bieżący przyniesie sfinalizowanie decyzyj ważnych i ciekawych dla wszystkich tych, którzy są zainteresowani naszym szybownictwem.

Mamy na myśli sprzęt i zawodników.

Co do sprzętu, to wchodzą w rachubę następujące szybowce:

S. G. 21
S. G. 28 } konstrukcji inż. Grzeszczyka
S. G. 3

oraz „Komar" konstrukcji A. Kocjana i CW—5 bis konstrukcji inż. Czerwińskiego.

Ewentualnie, jako maszyna pomocnicza, niekonkursowa, a przeznaczona do treningu na miejscu w Rhön, będzie wzięta Czajka II lub ITS—II. Wszystkie te szybowce będą w ciągu miesiąca czerwca poddane specjalnym studjom, oblatane przez trzech różnych pilotów i dopiero potem zapadnie odpowiednia decyzja co do wyboru maszyn na zawody.

Zaznaczyć należy, że niezależnie od kompletów instrumentów pokładowych, będących w użyciu na tych szybowcach, są już przygotowane komplety przyrządów nowych na maszyny konkursowe.

Co do pilotów, to — jak wiadomo — na każdy z 3 szybowców, które będą brały udział w zawodach, mogą być zgłoszeni 3 piloci. Jednakże zdaje się, że praktycznie uczestniczyć w konkursie jako zawodnicy będą tylko trzej piloci. Reszta będzie stanowiła rezerwę, którą można będzie powołać w razie niedyspozycji któregoś z pierwszych pilotów.

Operowanie nazwiskami zawodników jest jeszcze przedwczesne. Co do delegatów polskich do władz konkursu, to możemy zanotować projekty. A więc: do Jury — radca Adamowicz a do Komisji Sportowej — inż. Grzeszczyk. I tu jednak nie są wykluczone zmiany.

Wreszcie należy zanotować fakt, że regulamin zawodów, znany już Czytelnikom „Skrzydlatej", żadnej zasadniczej zmianie nie uległ. Wymaga on jednak pewnych interpretacyj, które miały być dokonane na specjalnem posiedzeniu „Istusa". Posiedzenie to — zapowiadane na połowę maja — dotychczas nie zostało jeszcze zwołane. Przyczyny należy prawdopodobnie szukać w reorganizacji naczelnych władz lotnictwa niemieckiego i rozwiązaniu „Rhön-Rossitten-Gesellschaft".

Przygotowanie sprzętu i zawodników do Rhön finansuje Min. Kom., które też będzie miało głos decydujący co do ustalenia sprzętu i składu ekipy.

Wszelkie sprawy związane z realizacją udziału naszego w tegorocznych zawodach szybowcowych w Rhön załatwia P. K. S. jako organ doradczy Min. Kom. w sprawach sportu szybowcowego.



Szybowiec wyczynowy CW-5 konstr. inż. W. Czerwińskiego.

Wyniki kursu szkolnego w Bezmiechowej

W czasie pierwszego kursu szkolnego Szkoły Szybowcowej Aeroklubu Lwowskiego w Bezmiechowej, trwającego od 24 kwietnia do 13 maja r. b., szkolono 20 pilotów.

Ogółem wykonano lotów 661 w czasie 60 godz. 6 min. 3 sek., w tem:

lotów szkolnych 553 w czasie 31 godz. 23 min. 42 sek.,

lotów treningowych 54 w czasie 23 godzin 49 min. 57 sek.,

lotów próbnych 18 w czasie 2 godz. 54 min. 20 sek.,

lotów transportowych 36 w czasie 1 g. 58 min. 4 sek.

Kategorję „A" uzyskali: Dn. 24 kwietnia — sierż. Franciszek Ekiel z Grudziądza, 28 kwietnia — p. Suchodolski.

Kategorję „B": 25 kwietnia — sierż. Ekiel, 9 maja — p. Z. Przeorski.

Kategorję „C" urzędową otrzymali: 24 kwietnia — p. Kazimierz Plenkiewicz z Kielc, 26 kwietnia — sierż. Ekiel, 8 maja— inż. Wilhelm Chalier z Warszawy, p. Marja Younga ze Lwowa, p. Jerzy Illaszewicz ze Lwowa, p. Tadeusz Jakimowicz ze Lwowa, p. Bronisław Włodarczyk z Krakowa.

Z powodu fatalnej pogody i braku warunków do żaglowania, kierownictwo Szkoły przedłużyło czas trwania kursu do 24 maja celem umożliwienia zdobycia urzędowej kategorji „C" pozostałym kandydatom.

Od 15 maja do 24 maja wykonano lotów szkolnych 52 w czasie 5 godz. 56 min. 33 sek.

Kategorję „C" urzędową uzyskali pp.:

M. Drahal z Radomia, L. Kwiatkowski z Nowego Sącza, F. Kotowski ze Lwowa, W. Hordyński ze Stanisławowa, R. Klisz z Przemyśla i K. Chodkiewicz ze Lwowa.

my.

Opis szybowca wyczynowego CW-5

Szybowiec wyczynowy CW-5 konstrukcji inż. Wacława Czerwińskiego wykonano na zamówienie Ministerstwa Komunikacji w Warsztatach Szybowcowych Związku Awjatycznego.

Szybowiec CW-5 jest zastrzałowanym górnopłatem. Skrzydło posiada dwudzielne o obrysie prostokątnym, z zakończeniami eliptycznemi. Skrzydło widziane z przodu ma kształt spłaszczonej litery M., który pozwolił na oddalenie końców skrzydła od ziemi w celu zabezpieczenia ich od uszkodzenia w czasie lądowania. Konstrukcja skrzydła jest dwudźwigarowa z przodem skrzydła krytym sklejką aż po przedni dźwigar. Lotki, rozszerzające się ku końcom skrzydła — są dzielone, ażeby zapewnić łatwe wychylenie przy skrzydle ugiętem. Sterowanie lotek różnicowe.

Kadłub o przekroju eliptycznym przechodzi ku końcowi w ostrze pionowe, tworzące statecznik dla steru kierunkowego. Za skrzydłem znajduje się bagażnik, w którym umieścić można dwa barografy.

Przód kadłuba amortyzowany jest dętką gumową.

Ster wysokościowy, bez statecznika, znajduje się przed sterem kierunkowym w wysokości 30 cm. nad kadłubem. Uzyskano w ten sposób zupełne bezpieczeństwo steru przed uszkodzeniem w czasie startu lub lądowania, jakoteż zaklinowaniem go przez uszkodzony ster kierunkowy. Ster wysokościowy umocowany jest obrotowo na wieżyczce z rur stalowych, osłoniętych oprofilowaniem ze sklejki.

Dane charakterystyczne szybowca:
Rozpiętość — b = 17,6 m
Powierzchnia skrzydła — F = 17,4 m²
Wydłużenie X = 17,8
Ciężar szybowca pustego G X 147 kg.

Prace Ośrodka Szybowcowego w Warszawie

Najważniejszym punktem prac Ośrodka w chwili obecnej, po za szkoleniem i treningiem pilotów wszystkich kategoryj z lotami holowanemi włącznie, jest opracowanie najwłaściwszego szkolenia pilotów, mających zacząć szkolenie motorowe. Przystosowano już w tym celu szereg szybowców ze zmniejszonem polem widzenia do przodu i wdół oraz zaopatrzono niektóre z nich w kółka.

Próby rozpoczną się w końcu czerwca. Ogólne ich kierownictwo obejmie inż. Grzeszczyk.

Z Czerwonego Kamienia

W dniu 14 maja b. r. ukończono zimowy kurs Szkoły Szybowcowej A. L. w Czerwonym Kamieniu. Uroczystość rozdania dyplomów połączono z dancingiem, który odbył się w salonach Hotelu George'a we Lwowie. Rozdania dyplomów dokonał dowódca O. K. Lwów gen. Popowicz.

Na kursie wykonano ogółem lotów 1.928; 41 kandydatów przeszło normalne wyszkolenie.

Kat. „A" uzyskało 41 pilotów szybowcowych, w tem: 17 członków Aeroklubu Lwowskiego, 7 członków Oddziału Kolejowego A. L., 6 kandydatów do P. W. Lotn., 10 członków LOPP. Kom. Woj. Lwów.

Kat. „B" uzyskało 21 pilotów szybowcowych, w tem: 12 członków A. L., 6 członków Oddziału Kol. A. L., 1 kandydat do P. W. Lotn., 2 członków LOPP. Kom. Woj. Lwów.

W przygotowaniu jest kurs letni, w lipcu, mający trwać około 4 tygodnie, dla uczniów szkół średnich, zorgnizowananych w obozie P. W. w Czerwonym Kamieniu. Pozatem planowane są trzy kursy jesienne dla członków organizacyj szybowcowych Lwowskiego O. K. S. Rozpoczęcie wymienionych kursów przewidywane jest na sierpień b. r.

m. y.

Polskie szybownictwo a zagranica

Dnia 15-ego czerwca rozpoczęli w Polichnie szkolenie szybowcowe członkowie Morawsko - Śląskiego Aeroklubu w Brnie, panowie: szt. kpt. Rajmund Nachtnebel, inż. c. Leopold Axmann, inż. c. Vladimir Plsek, Bedrich Anderle, Bedrich Pandula, František Stovak, Stanislav Budil, Stanislav Hofirek, Vilém Konečny, Bohuslav Hanak i Oskar Szpak oraz inż. C. Kurka z Pragi. Po skończeniu szkoły w Polichnie i przeszkoleniu w Bezmiechowej będą oni w charakterze instruktorów prowadzili szkolenie na terenie Czechosłowacji.

Zapowiedziany jest też przyjazd do Polichna Czechów z innych Aeroklubów, oraz kilku Estończyków.

Polski Komitet Szybowcowy otrzymał z zagranicy szereg zapytań co do metod szkolenia szybowcowego w Polsce.

Z inicjatywy Ministerstwa Kmunikacji nakręcony został i jest w stadjum uzupełniania propagandowy polski film szybowcowy, obrazujący wszystkie stadja szkolenia, treningu, loty holowane i t. d. Film ten wyświetlany będzie między innemi na Międzynarodowym Zlocie Skautów „Jamboree" w Gödölo na Węgrzech, oraz w Banne d'Ordanche we Francji podczas projektowanego tam week-end'u szybowcowego.

1-szy LOT PÓŁNOCNO-ZACHODNIEJ POLSKI A. P.

Zorganizowany w dwa tygodnie po największej imprezie lotniczej w Polsce, jaką był Meeting Warszawski, nie zgromadził większej liczby zawodników. Nic dziwnego, każdy klub po wszelkich rajdach musi goić rany, opatrywać je skrzętnie i uzupełniać braki. Sprzętu raidowego jest w klubach bardzo mało. Poza tem w perspektywie tygodnia przypadał termin Lotu Południowo-Zachodniej Polski, posiadającego kilkuletnią tradycję.

Toteż w Locie Północno-Zachodniej Polski wzięło udział tylko 7 maszyn. Aeroklub Krakowski reprezentował samolot „Sido" z pp. por. Kłosińskim i Gąsiorem. Aeroklub Śląski wysłał p. Litwińskiego na PZL-5. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów PWS-50 z p. Szałowskim i Lubońskim. Aeroklub Warszawski JD-2 z pp. Onoszko i Matysiakiem. Drugi samolot A.W., RWD-2, musiał lądować przymusowo pod Poznaniem i udziału w zawodach nie brał. Aeroklub Poznański wystawił 3 płatowce: PZL-19, który pilotowali pp. kpt. Kropiński i Mościcki, RWD-4 — p. dr. Kapuściński i „Morryson" — p. Talarczyk.

Regulamin Zawodów przewidywał 3 konkurencje. Dnia 4 czerwca — lot na orjentację i wyścig samolotów. Dnia 5 czerwca przelot na trasie (właściwy Lot Północno-Zachodniej Polski).

Lot na orjentację polegał na odnalezieniu dwóch miejscowości w promieniu 30 km od Poznania i zrzuceniu tam meldunków. Cała trasa tego lotu wynosiła 90 km. Był on handicapowany, a więc start odbywał się w kolejności odwrotnej do szybkości maszyn. A zatem kolejność lądowania decydowała o miejscu.

Pierwsza lądowała RWD-4 z p. dr. Kapuścińskim (obserwator por. Zaleski), zdobywając tem samem pierwsze miejsce. Drugie miejsce uzyskał p. Onoszko na JD-2, trzecie p. Litwiński na PZL-5. Samolot PZL-19 lotu na orjentację nie ukończył, gdyż lądował przymusowo z powodu defektu silnika.

Wyścig odbył się na trasie: Poznań, wieża na lotnisku w Ławicy — wieś Komorniki (10 km). Całą trasę należało przebyć 6 razy: 3 razy w jedną, 3 razy w drugą stronę. Punkt w terenie pod wsią Komornikami, wyznaczony przy pomocy płachty, leżącej wśród drzew, był niełatwy do odnalezienia, co utrudniało spełnienie właściwego zadania lotu (rozwinięcie jaknajwiększej szybkości). Poza tem wyścig dwuwirażowy powodował momenty niebezpieczne, tak na trasie przy mijaniu się maszyn zdążających w przeciwne strony, jak i w chwilach, gdy dwa płatowce znalazły się w ostrym wirażu renversemen. Należałoby więc tego rodzaju trasy w przyszłości unikać. Zastosowany handicap do pewnego stopnia wyrównał szanse wszystkich maszyn. Pierwsze miejsce w wyścigu uzyskał płatowiec „Morryson" z p. Talarczykiem, drugie PZL-5 z p. Litwińskim.

Rajd rozpoczął się w poniedziałek, 5 czerwca, i prowadził z Poznania przez Kościerzynę, Rumję, Bydgoszcz, Inowrocław, Ostrów do Poznania. W Kościerzynie i w Inowrocławiu należało rzucać meldunki. Czas upadku meldunku liczył się jakby to było lądowanie. Całkowita trasa wynosiła 711 kilometrów. Poszczególne etapy należało przebywać z szybkością jaknajbardziej zbliżoną do średniej zgóry założonej. Czas postoju na lotniskach i tankowanie benzyny wliczano do czasu lotu. Nieznaczny współczynnik faworyzował większą szybkość średnią. Zdecydowaną przewagę miały więc te maszyny, które mogły sobie pozwolić na lot bez uzupełniania paliwa. Pogoda sprzyjała, wiatr północno-zachodni był jedynie wybitnie niekorzystny dla ostatniego etapu, t. j. Ostrów—Poznań.

Organizacja na wszystkich etapach była zupełnie zadowalająca. Obsługa na lotniskach sprawnie pomagała zawodnikom w uzupełnianiu paliwa i smarów. Ostateczne wyniki przelotu na trasie przedstawiają się jak następuje:

1-sze miejsce kapitan Kropiński z por. Orłowskim na PZL-19 (Aeroklub Poznański) 483 punkty.

2-gie miejsce p. Onoszko z p. Matysiakiem na JD-2 (Aeroklub Warszawski) 472 punkty.

3-cie miejsce p. Szałowski z p. Lubańskim na PWS-50 (Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów) 463 punkty.

4-te miejsce dr. Kapuściński z por. Zaleskim na RWD-4 (Aeroklub Poznański) 454 punkty.

Al.

5-ty Krajowy Lotniczy Konkurs Turystyczny

W roku bieżącym, wzorem lat ubiegłych, odbędą się krajowe zawody lotnicze, urządzane sumptem Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej przez Aeroklub Rzplitej Polskiej.

Organizatorzy tegorocznych zawodów, układając regulamin, kładli nacisk na to, by zawody te były próbą pilotów, nie zaś, jak to było w latach ubiegłych, próbą sprzętu lotniczego i rewją przemysłu. W związku z tem, zmieniona została nazwa tej mającej już swoją tradycję imprezy. „Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych" zastąpiony został „Krajowym Lotniczym Konkursem Turystycznym".

5-ty K. L. K. T. odbędzie się w dniach od 3-go do 10-go września r. b.

Program przewiduje następujące próby:

a) lądowanie w kole,

b) lot w obwodzie zamkniętym (Warszawa — Falenty — Piaseczno — Warszawa),

c) lot na orjentację,

d) lot okrężny, złożony z siedmiu etapów.

Etap 1-szy: Warszawa — Biała Podlaska — Grodno—Wilno. 2-gi: Wilno—Mołodeczno — Baranowicze — Łuck. 3-ci: Łuck — Brody — Lwów — Krosno — Kraków. 4-ty: Kraków — Sandomierz — Zamość — Lublin — Warszawa; 5-ty: Warszawa — Łódź — Mielec — Dębica — Nowy Targ — Katowice. 6-ty: Katowice — Częstochowa — Poznań. 7-my: Poznań — Gdynia — Inowrocław — Lidzbark — Płock — Warszawa.

Regulamin przewiduje następujące nagrody w klasyfikacji ogólnej: I-sza—4.000 zł., II-ga 3.000 zł., III-cia 2.000 zł., IV-ta — 1.500 zł. i V-ta — 1000 zł., przeznaczone dla właścicieli samolotów, oraz szereg nagród dla załóg za najlepsze wyniki w poszczególnych konkurencjach.

Medale pamiątkowe ku czci Żwirki i Wigury

Z okazji Walnego Zjazdu Delegatów Komitetów Wojewódzkich L. O. P. P. odbyła się w Warszawie w dniu 31 maja uroczystość wręczenia medali pamiątkowych ku czci ś. p. Żwirki i Wigury rodzinom bohaterów: p. Żwirkowej i pp. Wigurzankom.

Medale zostały wybite i ufundowane przez Zarząd Główny L. O. P. P. i wykonane przez artystę - rzeźbiarza Wł. Gruberskiego. Po przemówieniu wiceprezesa Rady Głównej, p. prof. M. Hubera, medale wręczył ówczesny prezes Zarządu Głównego p. inż. K. Moniuszko.



V-ty Lot Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki

W dniach 10-ym i 11-ym czerwca odbyły się zorganizowane przez Aeroklub Krakowski zawody lotnicze pod powyższą nazwą, mające między innemi na celu uczczenie zasług, położonych na niwie lotniczej przez dwukrotnego zwycięzcę w tych zawodach ś. p. kpt. Żwirkę.

Program obejmował:

a) Przelot w dwóch etapach dziennych z lądowaniem we wszystkich wymienionych miejscowościach na trasie: Kraków — Łódź — Lublin — Sandomierz — Mielec — Zamość — Lwów — Krosno — Dębica — Katowice — N. Sącz — N. Targ— Częstochowa — Kraków.

b) Próbę regularności lotu na trójkącie: Lotnisko (Rakowice), Kopiec Kościuszki, Kopiec Krakusa, Lotnisko.

c) Konkurs krótkości startu.

d) Konkurs krótkości lądowania.

Pierwsze miejsce w ogólnej kalsyfikacji zajął p. Wiktor Chałupnik z Aeroklubu Krakowskiego, mając 436,2 punkty i zdobywając temsamem puhar przechodni im. kpt. Żwirki dla Aeroklubu Krakowskiego.

Drugie miejsce zajął por. Pronaszko z Aeroklubu Warszawskiego (424,7 pt.).

Trzecie p. Kasprowski z A. Śl. (411,2 pt.).

Czwarte kpt. Halewski z A. Warsz. (367,9 pt.).

Piąte p. Sołtykowski z A. Kr (357 6 pt.).

Dalsze miejsca w kolejności zdobyli: por. Gaździk, inż. Drzewiecki, dr. Piotrowski i inż. Korbel.

Pierwsze miejsce w klasyfikacji zespołowej zajął Aeroklub Warszawski, mając 1.429 punktów, drugie Aeroklub Krakowski (1.118 pt.) i trzecie Aeroklub Śląski (750,7 pt.).

Wyniki te nie są jeszcze potwierdzone oficjalnie. Szczegółowe sprawozdanie podamy w następnym numerze.

I-szy Lot Północno-Wschodniej Polski

Aeroklub Wileński, w porozumieniu z Wileńskim Klubem Automobilowym i Wileńskim Klubem Motocyklowym, a przy poparciu Komitetów Wojewódzkich L. O. P. P. w Wilnie i Nowogródku, urządza w dniach 1-szym i 2-im lipca zawody lotnicze pod nazwą „I-szy Lot Północno-Wschodniej Polski".

Wyznaczony początkowo termin zawodów na 17-go i 18-go czerwca musiał być przesunięty, naskutek dużej ilości imprez, organizowanych w tym okresie przez polskie kluby lotnicze.

Zawody obejmują następujące próby.

1) Zlot kometowy do Wilna.

2) Lot okrężny, z uwzględnieniem regularności, na trasie: Wilno — N. Święciany — Mołodeczno — Baranowicze (ew. Nowogródek) — Lida — Oszmiana — Wilno, z obowiązkiem lądowania w każdej z wymienionych miejscowości.

3) Sztafetę lotniczo - samochodowo - motocyklową.

Niewątpliwie wszystkie kluby, oceniając inicjatywę i wysiłki Aeroklubu Wileńskiego, licznie obeślą zawodnikami tę interesującą imprezę, po raz pierwszy organizowaną.



KRONIKA POLSKA



SPORT

Walne zgromadzenie Aeroklubu Rzeczypospolitej. W dn. 7 czerwca b. r. odbyło się nadzwyczajne zgromadzenie Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej poświęcone zmianie statutu A.R.P. Projekty przygotowane zostały przez specjalną komisję, wyłonioną przez ostatnie walne zgromadzenie, które odbyło się w lutym 1931 r.

Po krótkiej dyskusji wszystkie proponowane zmiany zostały przez walne zgromadzenie przyjęte.

Nowy statut A. R. P. zawiera istotne inowacje. Przedewszystkiem dopuszcza do udziału kluby afiljowane, które reprezentowane będą na zebraniach walnych w stosunku: 1 delegat na 50 członków. Następnie gruntownej reformie uległ skład Rady Naczelnej A. R. P. Tworzyć ją będą trzy grupy: 1) Zarząd Gł. A. R. P., 2) delegaci klubów afiljowanych i 3) przedstawiciele władz i instytucyj lotniczych. Ten skład Rady uczyni z niej pewnego rodzaju sejmik lotniczy. Wreszcie ciekawą inowacją jest zmniejszenie opłat członkowskich osobom należącym do klubów afiljowanych. Pozwoli to na liczniejszy udział członków klubów dzielnicowych w A. R. P. i przyczyni się do większego związania A. R. P. z klubami afiljowanemi.

Z powodu przeprowadzenia zmian statutu, wybory zostały odłożone aż do czasu kiedy zatwierdzony zostanie nowy statut.

Licencje pilotów szybowcowych. Ministerstwo Komunikacji w okólniku Nr. 8 z dnia 24. VI. r. b. podaje do wiadomości instytucyj i osób zainteresowanych, że „tymczasowe upoważnienia" dla instruktorów szybowcowych nie będą wydawane bez opinji kierownictwa Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej.

W celu zatem uniknięcia zwłoki w załatwianiu podań o wydawanie takich upoważnień, podania te muszą być przesyłane do Bezmiechowej dla skierowania po zaopinjowaniu do Ministerstwa Komunikacji.

Osoby, posiadające już odnośne świadectwa z opinją kierownika Szkoły w Bezmiechowej, mogą składać podania bezpośrednio do Ministerstwa Komunikacji z dołączeniem zaopinjowanego świadectwa.

Podania przesyłane Ministerstwu Komunikacji bez świadectw i opinji Szkoły w Bezmiechowej będą zwracane wysyłającemu bez rozpatrzenia.

KOMUNIKACJA

Sprawozdanie P. L. L. „Lot" za rok 1932. Polskie Linje Lotnicze „Lot" opublikowały sprawozdanie ze swej działalności za rok 1932, które daje możność skonstatowania wspaniałego rozwoju komunikacji lotniczej w Polsce. Dowiadujemy się z niego, że długość linij zwiększyła się w okresie sprawozdawczym o 1.408 km. i wynosi obecnie 5.687 km, że przewieziono 11.187 pasażerów, 114.769 kg bagażu, 210.814 kg towarów oraz 39.304 kg poczty i gazet. Wykazuje to wprawdzie nieznaczny spadek w porównaniu z rokiem 1931, jeżeli się jednak zważy, że w ostatnim kwartale roku sprawozdawczego komunikacja odbywała się tylko trzy razy w tygodniu, to widać, że mimo kryzysu frekwencja na linjach wzrasta. Samoloty „Lotu" przy 100% bezpieczeństwie i 95%-ej regularności przeleciały w roku 1932 — 1.315.943 km. Sieć linij powietrznych „Lotu" pokrywa osiem państw. Z nad szarego Bałtyku, z zimnego Tallina przenoszą polskie skrzydła pasażerów, pocztę i towary aż hen — do słonecznych Salonik.

Samoloty PWS-24 zamiast Junkersów. Z dniem 1 maja b. r. zaczęły kursować na polskich szlakach lotniczych samoloty PWS 24 konstrukcji polskiej, wykonane całkowicie z materjałów krajowych i zaopatrzone w silniki, wykonane w kraju.

Samoloty PWS-24, zbudowane w Podlaskiej Wytwórni Samolotów, wprowadzone zostały na linje komunikacyjne po odbyciu szeregu lotów próbnych, które wykazały ich wielkie zalety. Samoloty te zastąpią używane dotychczas, obok Fokkerów, aparaty Junkersa. PWS-24 mieszczą 4-ch pasażerów, pilota oraz mechanika. Zaopatrzone są w silnik o mocy 220 KM, wykonany w Polskich Zakładach Skody. Silnik ten, słabszy od silników Junkersa (285 — 330 KM), przy zmniejszonem zużyciu materjałów pędnych pozwala rozwijać większą szybkość.

Popularne loty okrężne. Dyrekcja P. L. L. „LOT" pragnąc spopularyzować komunikację powietrzną oraz nowy typ samolotów polskich, PWS-24, kursujących od dnia 1 maja na naszych linjach komunikacyjnych, w najszerszych sferach publiczności, urządza w Bydgoszczy, Katowicach, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Warszawie i Wilnie 10-minutowe loty okrężne.

Ceny za loty okrężne dla członków L. O. P. P. wynoszą po zł. 6.—, dla innych osób po zł. 7.

Loty okrężne zyskały odrazu wielkie powodzenie. W pierwszym tygodniu lotów wzięło w nich udział 650 pasażerów. Ogółem w ciągu tygodnia odbyło się w Warszawie, Lwowie, Katowicach, Krakowie, Poznaniu, Wilnie i Bydgoszczy 125 lotów propagandowych.

„Polska widziana z samolotu". Dyrekcja P. L. L. „LOT" wprowadziła obecnie ciekawą nowość, polegającą na urządzaniu lotów w celach krajoznawczych, pod nazwą „Polska widziana z samolotu".

Zgłoszenia na loty krajoznawcze przyjmują biura P. L. L. „LOT" w Bydgoszczy, Gdańsku, Gdyni, Katowicach, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Warszawie i Wilnie w miarę dysponowania wolnemi miejscami.

Ze względów porpagandowych ceny za wynajem samolotów specjalnych na loty krajoznawcze są bardzo przystępne i za 1 km. lotu wynoszą:

za samolot 4-osobowy . . zł. 1.20,
za samolot 8-osobowy 1 sil. zł. 1.75,
za samolot 8-osobowy 3 sil. zł. 2.40.

Samolot zatem wynajęty na lot krajoznawczy w obrębie 100 km. od lotniska kosztuje 175.— zł. co rozłożone na 8 uczestników wycieczki stanowi zaledwie około 20 zł. na osobę.

Rozkład lotów na linji Warszawa — Paryż. Z dniem 1 maja r. b. wprowadzony został na linji lotniczej Warszawa—Paryż, eksploatowanej przez „Compagnie Internationale de Navigation Aérienne" („CIDNA"), nowy rozkład lotów. Letni rozkład umożliwia odbycie podróży z Warszawy do Paryża w ciągu jednego dnia.

Samoloty na tej linji kursują na trasie Warszawa — Wrocław — Praga — Norymberga — Strassburg — Paryż. Z Warszawy samoloty odlatują we wtorki, czwartki i soboty o godz. 11.20; przylot do Wrocławia o 13.35, odlot o 13.45, przylot do Pragi o 15.05, odlot o 15.20, przylot do Norymbergi o 16.40, odlot o 16.45, przylot do Strassburga o 18-ej, odlot o 18.10, lądowanie w Paryżu o godz. 20.10.

W kierunku powrotnym samoloty odlatują z Paryża w poniedziałki, środy i piątki o godz. 6-ej; przylot do Strassburga o 7.50, odlot o 8-ej, przylot do Norymbergi o 9.10, odlot o 9.15, przylot do Pragi o 10.30, odlot o 10.50, przylot do Wrocławia o 12.10, odlot o 12.20, lądowanie w Warszawie o 14.30.

Na linji Praga — Paryż komunikacja utrzymywana jest codziennie oprócz niedziel.

L. O. P. P.

„X-ty jubileuszowy tydzień L. O. P. P." Przebieg X-go jubileuszowego tygodnia propagandowego L. O. P. P. miał w całym kraju charakter bardzo podniosły.

W Warszawie uroczystość rozpoczęła się mszą solenną w katedrze Ś-go Jana. W ciągu „Tygodnia" urządzono szereg pochodów m. in. młodzieży szkolnej z lampjonami, symbolizującemi poszczególne niebezpieczeństwa, grożące obywatelowi na wypadek wojny. Cały tydzień czynne były w 4 kunktach miasta megafony propagandowe, domy udekorowane były flagami L. O. P. P. Na zakończenie pokazano warszawianom atak lotniczo-gazowy na nowy most kolejowy na Wiśle.

Główną imprezą „Tygodnia" był Międzynarodowy Meeting Lotniczy, organizowany przy współudziale finansowym Komitetu Stołecznego L. O. P. P.

W całym szeregu miast prowincjonalnych odbyły się, podobnie jak w stolicy, pokazy lotnicze połączone z lotami pasażerskiemi, pochody i t. p.

Tydzień tegoroczny wykazał niezbicie, że społeczeństwo polskie zrozumiało ideję i zadania Ligi. Dowodem tego są rzesze nowych członków oraz wzmożona ofiarność i zainteresowanie.

Nowe władze naczelne L. O. P. P. Na ogólnem zgromadzeniu delegatów Komitetów Wojewódzkich w dn. 31 maja wbrany został nowy Zarząd Główny L. O. P. P., który ukonstytuował się jak następuje: Prezes — insp. armji gen. dyw. inż. L. Berbecki, wiceprezesi — dyr. inż.



Prezes Zarządu Gł. p. gen. dyw. inż. L. Berbecki

Cz. Filipowicz, dyr. inż. K. Moniuszko i mjr. inż. W. Wojciechowski, sekretarz — mjr. pil. A. Wojtyga, skarbnik — insp. policji A. Nowodworski, członkowie — inż. S. Krasuski, Z. Wróblewska, pos. J. Rudowski, insp. S. Jaroszewski, pos. L. Tomaszkiewicz, mjr. W. Sekunda, wiz. J. Czystowski, mjr. F. Haberek i radca J. Relidzyński.

Do Głównej Komisji Rewizyjnej wybrani zostali pp. ppłk. A. Górecki, K. Patek, nacz. Z. Łopiński, mjr. S. Krajewski i R. Chmieliński.

Zgromadzenie walne Komitetu Stołecznego. W dn. 12 maja odbyło się zgromadzenie sprawozdawczo - wyborcze Komitetu Stołecznego L. O. P. P. Zebranie uchwaliło zarządowi absolutorjum wraz z podziękowaniem za owocną pracę. Specjalne podziękowanie wyraziło zgromadzenie długoletniemu prezesowi Komitetu, p. radcy St. Floryanowiczowi. Wylosowani członkowie zarządu wybrani zostali ponownie. Zarząd tworzą w dalszym ciągu pp. radca Floryanowicz, płk. Ernst, pos. Rudowski, nacz. Leśniewski, Illinicz-Zeydel, mjr. Jasieński - Werner, inż. Mirowski, adw. Hoffman, dyr. Jordan, dyr. Meyer, kom. Rzeczycki i dr. Zdanowicz. Na zastępców wybrani zostali pp.: dr. Mitkiewicz, adw. Biliński, dyr Żyliński i dyr. Paszewski.

Odznaka honorowa L. O. P. P. Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej ustanowiła odznakę honorową L. O. P. P. dla osób, zasłużonych w dziedzinie lotnictwa i obrony przeciwgazowej. Odznaka posiada trzy stopnie: złota, srebrna i bronzowa.

Kapitułę odznaki stanowi Rada Główna L. O. P. P. wespół z Zarządem Głównym.

Pierwsze odznaczenia nadane zostały z okazji 10-lecia Ligi. Listę odznaczeń podaje „Lot Polski".

10-lecie L. O. P. P. na wybrzeżu. Komitet Morski L. O. P. P., który skutki Hitlerjady najlepiej odczuł na sobie, albowiem w ciągu marca i kwietnia b. r. przystąpiło około 1.200 nowych członków, uczcił odpowiednio 10-lecie Ligi w ramach X-go Tygodnia L. O. P. P. Do tego faktu przyczyniło się i to, że wiceprezes Komitetu Morskiego, sędzia dr. Pikor, został odznaczony i dekorowany na Zamku Królewskim w Warszawie Złotym Krzyżem Zasługi, za pracę organizacyjną dla L. O. P. P., a ponadto około 20 osób z kontradmirałem Unrugiem, prezesem Komitetu Morskiego, otrzymało honorowe odznaki L. O. P. P.

W ramach ogólnego „Tygodnia" odbyły się w maju imprezy, głównie dla młodzieży i członków Ligi, pozostawiając gros imprez na lipiec, kiedy na wybrzeże zjeżdżają się masy letników. Pierwszy raz również Koła Gdańskie L. O. P. P. urządziły imprezę propagandową, organizując bardzo udatną Akademję w Klubie Polskim, zawody modeli latających i herbatkę taneczną.

W Gdyni w dniu 14 maja po nabożeństwie ruszył liczny pochód dzieci szkolnych i Kół L. O. P. P. ze sztandarami i tablicami propagandowemi, który rozwiązał się przed gmachem Szkoły Morskiej, gdzie przy tłumnie zapełnionej sali odbyła się uroczysta akademja. Popołudniu odbył się konkurs modeli latających z udziałem 60 modelarzy z całego wybrzeża i Gdańska. Wieczorem tegoż dnia reflektory wojskowe oświetlały całe wybrzeże. Następnej niedzieli odbyło się uroczyste rozdanie nagród, które wręczął kontr-admirał J. Unrug.

Marsz eliminacyjny drużyn w maskach gazowych, który odbył się w dniu 25 maja, stanowił, mimo niepogody, wielką atrakcję dla publiczności.

Zakończeniem jubileuszu L. O. P. P. był przylot zagranicznych samolotów turystycznych i polskich w liczbie 16 maszyn w dniu 26 maja na „week end" i odlot ich z nowego lotniska w Rumji — Zagórzu, na którem zebrało się około 15.000 osób z całego wybrzeża i Gdańska.

Zmiana terminu komunikatów radjowych. Zarząd Główny L. O. P. P. podaje do wiadomości, że, w związku z wprowadzeniem programu letniego, dotychczasowe komunikaty radjowe L. O. P. P. będą wygłaszane we wtorki i w piątki od godz. 15.45 do 15.50.

WYDAWNICTWA

Praktyczny podręcznik pilota szybowcowego. Oddawna dawał się odczuwać brak podręcznika szybowcowego, obejmującego wskazania praktyczne dla pilotów. Starania w kierunku wydania oryginalnego dziełka polskiego były już podejmowane. Inż. Grzes~czyk pisze swoją pracę, wskutek jednak nadmiaru innych zajęć nie prędko, zapewne, ją zakończy. Toteż z uznaniem należy powitać czyn mjra Stachonia, który, przeczuwając, że polski podręcznik wyjdzie nieprędko, przetłumaczył cieszące się największą poczytnością dziełko niemieckie inż. Bachema „Die Praxis des Leistungs-Segelfliegens".

Tłumaczenie wyszło jako Nr. 28 Bibljoteczkie Sportowej Głównej Księgarni Wojskowej p. t. „Praktyczny podręcznik pilota szybowcowego". Podręcznik zawiera następujące działy: 1) Zasady gólne, 2) start, 3) wykonywanie skrętów, 4) technika wykorzystania prądów wznoszących, 5) wyposażenie szybowca, 6) przepisy i zarządzenia.

Cena 3 zł. 50 gr.

OFIARY ZŁOŻONE W REDAKCJI „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Na organizację Challange 1934 (lista 7).

Słuchacze kursu teoretycznego A. W. z wyrazami uznania i wdzięczności dla kierownika kursu, p. inż. Walewskiego — 14 zł. 20 gr. Towarzystwo zaliczkowe w Ustrzykach z powodu 50-lecia istnienia — 25 zł. Dyr. Teny Kumpera z Pragi — zdobyta nagroda pieniężna na Meetingu — 100 zł. Stanisław Vogtmann — 8 zł. Razem 147 zł. 20 gr. Poprzednie listy 772 zł. 78 gr. Ogółem do dnia 12 czerwca złożono w Redakcji Skrzydlatej na Challenge 1934 zł. 919 gr. 98.

NA SZYBOWIEC IM. Z. LASKOWSKIEGO.

(lista 3).

Ofiary przeniesione z Kurjera Warszawskiego (druga wpłata) — razem 588 zł. 91 gr. (590 zł. minus koszta P. K. O. 1 zł. 09 gr.). Ogółem znajduje się na koncie Skrzydlatej Polski w P. K. O. Nr. 9511 do dyspozycji Komitetu budowy szybowca im. Zygmunta Laskowskiego suma 2.183 zł. 55 gr.

CO NOWEGO ZA GRANICĄ

ANGLJA

Projekty Mollisonów. Państwo Mollison oświadczyli reporterom, że zamierzają wkrótce odbyć wspólny lot do New Yorku, po powrocie zaś podjąć próbę pobicia rekordu długości lotu w linji prostej. Projektowana podróż skończyła się jednak narazie kapotażem, który miał miejsce przy starcie 8 czerwca o g. 5 rano.

Komunikacja lotnicza z Capetown. Czas podróży na linjach lotniczych „Imperial Airways" między Londynem i Cap'em został skrócony obecnie do 10 dni w jedną stronę. W najbliższym czasie projektowana jest dalsza redukcja czasu trwania podróży w jednym kierunku — do 9 dni.

Ekonomja czasu i pieniędzy. Przemysłowiec angielski mr. Kettle zakończył obecnie wielką podróż powietrzną na przestrzeni 20.000 mil, mającą charakter ściśle handlowy. Podczas podróży tej mr. Kettle zwiedził Palestynę, Irak, Egipt, Sudan, Ugandę, Tanganikę, Rodezję, Transwaal i Cap. Nie mając słów zachwytu dla regularności i punktualności linji lotniczych, mr. Kettle oświadczył po powrocie, że porównawszy ściśle koszty podróży powietrznej i ewentualne koszty podróży lądowej i morskiej — przekonał się, iż komunikacja powietrzna jest tańsza.

Oto cyfry podane przez mr. Kettle'a.

Podróż powietrzna: czas trwania — 60 dni, koszty — 300 funtów szterlingów.

Podróż lądowa i morska: czas trwania — 180 dni, koszty — 360 funtów szterlingów.

Jeżeli uwzględnimy tu jeszcze wartość czasu, która dla człowieka interesu jest bardzo duża, to różnica 60 f. szt. urośnie do sumy bardzo poważnej.

CZECHOSŁOWACJA

„Letectvi" o Polsce. Majowy numer czeskiego miesięcznika „Letectvi" zawiera obszerne, utrzymane w ciepłym tonie, omówienie numeru „Skrzydlatej Polski", poświęconego lotnictwu Czechosłowacji, pióra redaktora naczelnego tego pisma, p. dr. Emanuela Hofa.

Na czołowem miejscu w tekście spotykamy artykuły o przelocie kpt. Skarżyńskiego nad Atlantykiem, oraz o wzięciu udziału przez kpt. Hirszbanda i ppłk. Kwiecińskiego w rajdzie Algiero-Marokańskim. Pierwszy z tych artykułów zawiera kalendarzyk lotu, oraz historję karjery lotniczej zwycięzcy Atlantyku. Wyszczególnione też są wyczyny samolotów RWD z podkreśleniem zasług konstruktorów. Redakcja „Letectvi" i tym razem bardzo serdecznie potraktowała zwycięstwo polskich skrzydeł.

FRANCJA

Próba pobicia rekordu. Załoga francuska Rossi-Codos po intensywnym treningu przed lotem, mającym na celu pobicie rekordu długości lotu w linji prostej, 14 czerwca odpłynęła z Havre'u do Stanów Zjednoczonych wraz z zaokrętowanym samolotem. Po przybyciu do Ameryki lotnicy rozpoczną bądź z Chicago, bądź też z Detroit lot długodystansowy przez Atlantyk Północny. Trasa lotu zależna będzie od najkorzystniejszych warunków atmosferycznych.

ITALJA

705 km/godz. Według niesprawdzonych jeszcze wiadomości „najszybszy człowiek świata" por. Agello 3 czerwca w czasie próbnego lotu nad jeziorem Garda osiągnął 705 km/godz. na pokładzie wodnosamolotu Macchi-Fiat, bijąc tem samem swój wspaniały, niedawno zdobyty rekord szybkości.

Wyższa szkoła lotnictwa wojskowego. 28 października b. r. odbędzie się inauguracyjna uroczystość otwarcia Szkoły Wojny Powietrznej. Szkoła ta będzie stała na poziomie wyższych instytutów wojskowych i będzie podzielona na trzy kursy:

1) Kurs dla kapitanów przed mianowaniem ich majorami.

2) Kurs „culture professionnelle" dla wyższych oficerów.

3) Kurs wyższych studjów dla pułkowników i generałów

JAPONJA

Nowy samolot — olbrzym. Japońskie Zakłady Lotnicze w Kobe wykańczają obecnie wodnosamolot „Kawanassi N. S." typu 92. Jest to zmodyfikowany wodnosamolot angielski Short. Rozpiętość jego wynosi 30 m. Długość 22 i pół m. Wysokość 6 m. Obciążenie w czasie lotu 12 ton. Konstruktorzy mają nadzieję, że nowy wodnosamolot, dzięki zapatrzeniu go w trzy silniki 800-konne Rolls-Royce'a, osiągnie podróżną szybkość 200 km/godz.

NIEMCY

Samolot za 2.000 zł. Doskonały niemiecki pilot szybowcowy Hasselbach znany ze swych ciekawych lotów szybowcowych w czasie tournée po Stanach Zjednoczonych, obecnie dokonał szeregu ciekawych prób w Rossitten. Na szybowcu „Zögling", zaopatrzonym w 15-konny motocyklowy silnik Douglas, Hasselbach osiągnął w przeciągu 16-tu minut wysokość tysiąca metrów. Start odbył się na przestrzeni 100 metrów, lądowanie zaś — na 20 metrach. Cena tego typu szybowca, stanowiącego przejście między szybowcem a samolotem, wynosi około 2000 zł.

Nagroda imienia Hindenburga. Pilotka niemiecka Elly Beinhorn otrzymała nagrodę imienia Hindenburga na rok 1932 za swoje liczne rekordy i loty na samolotach turystycznych w roku 1932.

Remont „Grafa Zeppelina". W zakładach lotniczych w Friedrichshafen przeprowadzono szczegółowy przegląd techniczny sterowca „Graf Zeppelin". Zostały przytem poczynione pewne ulepszenia sterów, polegające głównie na instalacji automatycznego sterowania mechanicznego.

Od 12 silnikowego samolotu do szybowca. W tych dniach pilot Horst Metz, kapitan Lufthanzy, a ostatnio pilot wodnosamolotu - olbrzyma „DOX", po szeregu udanych lotów uzyskał dyplom pilota szybowcowego kategorji C.

STANY ZJEDNOCZONE

Lot rojem na wysokości 9.000 m. Z powodu lotu angielskiej ekspedycji nad Ewerestem i częstych artykułów w prasie europejskiej o samolotach przeznaczonych do lotów wysokościowych, amerykańskie dzienniki podkreślają fakt, że ostatnie typy amerykańskich samolotów myśliwskich (jednopłaty Boeing z silnikiem Pratt i Whitney „Wasp") osiągają bez żadnych trudności pułap 9.000 metrów. Przed paru tygodniami rój złożony z 19 samolotów Boeing wzniósł się ponad 9.000 m, ani przez chwilę nie psując szyku.

Przygotowania do lotów nad Antarktydą. Pilot Bert Balchen dokonał ostatnio szeregu prób na samolocie Northrop „Gamma" (z silnikiem Wasp), zaopatrzonym w narty i przeznaczonym do lotu nad krainami arktycznemi. W czasie ostatnio odbytych prób samolot wystartował z zupełną łatwością z obciążeniem 1900 litrów benzyny, co mu pozwala na zasięg 6.000 km.

Zbrojenia lotnicze. Podczas kiedy w Genewie trwają bezustannie debaty nad międzynarodowem rozbrojeniem, większość państw jest daleka od zredukowania wojennych budżetów, przeciwnie jeszcze je zwiększa.

Z Waszyngtonu donoszą, że U. S. War Department podpisał zamówienie na sumę dwóch miljonów dolarów dla zakładów kompanji Glenn i Martin, które mają dostarczyć 38 samolotów niszczycielskich dla wojska. Dzienniki podkreślają, że jest to największe zamówienie od 1919 roku. Drugie wielkie zamówienie (1.700.000 dolarów) otrzymały zakłady Boeing Airplane Co., na 111 samolotów myśliwskich P. 26. Samoloty te są dolnopłatami zaopatrzonemi w silniki Pratt i Whitney z kompresorem. Próby wykazały, że maksymalna ich szybkość z całkowitem bojowem obciążeniem dosięga 370 km/godz.

Przelot nad Stanami Zjednoczonemi. Frank Hawks, pilot-specjalista od długodystansowych szybkich podróży powietrznych, odbył 3 czerwca nowy przelot nad Stanami Zjednoczonemi z San Diego do New Yorku bez lądowania, na jednopłacie Northrop „Gamma". Lot trwał 13 godzin 27 minut. Pomimo, że Hawks uzyskał piękny czas — nie zdołał jednak pobić rekordu, pozostawiając go nadal w rękach pilota Haizlipa, który przestrzeń tę przeleciał w przeciągu 10 godzin 19 minut.

SZWAJCARJA

Najszybsze samoloty pocztowe. Znany pilot szwajcarski Mittelholzer, dyrektor kompanji „Swissair", posiadającej najszybsze w Europie samoloty pocztowe typu Lockheed „Orion", przedsięwziął obecnie szereg długodystansowych podróży powietrznych, mających wykazać wartość wspomnianych samolotów. Jedną z ostatnio odbytych podróży Mittelholzera był lot z Zurichu do Tunisu, trwający trzy godziny czterdzieści minut.

Szybkość samolotu Lockheed „Orion" wynosi obecnie 300 km/godz. W najbliższym jednak czasie płatowce tego typu wyposażone zostaną w silniki o większej mocy, co zwiększy ich szybkość do 360 km/godz.

Wydawnictwa lotnicze. W Genewie zawiązało się towarzystwo akcyjne międzynarodowych wydawnictw lotniczych „Interavia". Towarzystwo to wydaje dwa razy tygodniowo ciekawy biuletyn, zawierający szereg danych o działalności wszelkich gałęzi lotnictwa i omawiający lotnictwo wszystkich krajów. Biuletyn zawiera bogaty dział ilustrowany. Adres tego nowego towarzystwa brzmi: Interavia Genève, 13, Corraterie.

Z.S.S.R.

Lotnictwo sowieckie na trzeciem miejscu. Wielki dziennik sowiecki „Prawda" podaje do wiadomości ogólnej, że według danych statystycznych sowieckie lotnictwo zajmuje obecnie trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji światowej. W przemysłowych zakładach sowieckich wybudowano ostatnio ponad tysiąc nowoczesnych samolotów, wyposażonych w najnowsze zdobycze techniczne. Samoloty komunikacyjne mają poza sobą 50 miljonów przelecianych kilometrów, przetransportowawszy ogółem 100.000 pasażerów i 2 miljony ton bagażu

KRONIKA NIEOFICJALNA FELJETON · IP.



Meeting warszawski

„Mityng", „Meeting", „Miting". Pisownia tej obcej nazwy nie ustaliła się u nas ostatecznie i widzieliśmy w prasie trzy podane powyżej sposoby. Umówmy się. Proponuję „Miting". Zgoda?

Organizacja Mitingu w tym roku zakrojona była na bajeczną skalę. Wycięto puszczę Białowieską i przerobiono ją na trybuny, formując tym sposobem drewniane Colosseum na lotnisku od strony Topolowej. Przez liczne miesiące utrzymywano huraganowy ogień reklamy w perjodykach. Wytrzymywano huraganowy ogień poleceń Rychtera, kierownika przedsięwzięcia, który nie darmo nosi imię: 1) zwycięzcy z pod Grunwaldu i 2) słynnego świętego, wynalazcy ekscentrycznego tańca. Kupiono prezesowi cylinder i wyjęto fajkę z twarzy na dzień tak uroczysty. Słowem zrobiono wszystko, aby zapewnić ludowi circenses za skromną opłatą 5 złotych od siedzenia. Zaniedbano tylko umówić się z ciocią Aurą, skutkiem tego zaniedbania ciocia Aura lała na głowy ludu liczne cebry płynu (aqua pura).

Jako kronikarz muszę dokładnie zapisać, jak się rzecz odbyła.

Dnia pierwszego przylecieli goście z sąsiedniej Czechosłowacji (najliczniej), Jugosławji, Bułgarji, Estonji, Belgji i Włoch (pani Mikulska). Tegoż dnia liczni warjaci powietrzni (oczywiście tubylcy) latali bez sensu tam i sam, siadali na licznych lotniskach, na których nie mieli nic do załatwienia. Psuli benzynę w zastraszający sposób, a wszystko dlatego, aby zdobyć kupę punktów, z których nikt nigdy nie widział, aby można było zbudować chociaż budkę dla pieska zwanego ratlerkiem.

Następnego dnia publiczność spłynęła (dosłownie) na lotnisko i zajęła się niezwłocznie osuszaniem miejsc siedzących (własnem siedzeniem). Trybuny stęknęły złowrogo i wygięły się w pałąk pod ciężarem żądnych wrażeń widzów i ich parasoli, ale nie puściły (solidna konstrukcja, niema co gadać). Inżynier Rychter z górującej wieżyczki dobywał z głębi swego zakatarzonego tułowia (spowitego w liczne, nasiąknięte jak gąbka palta) — nieco głosu, aby nakłonić publiczność do wytrwania. Ukazywał w różowych kolorach najbliższą przyszłość, rozgrzewał ciepłą mową, jednem słowem funkcjonował ze zdumiewającą konsekwencją — mimo ciosu, jaki marzeniom jego wymierzyła Aura.

Tymczasem na arenie narażali się liczni zawodnicy i mścił się na żywiole Konrad Jagoszewski. Więc orjentowali się w terenie, w okolicach Warszawy, siadali najbliżej pewnej chorągiewki, ścigali się zawzięcie. Poczem zagranicznicy kręcili akrobację. Słynny na obu półkulach i w głębi oceanów por. Orłowski też kręcił. Kręciła zespołowo krakowska trójka: por. Kosiński, Pniak i Macek; kręciła naprawdę wspaniale, budząc w nas przekonanie, że armja polska rozporządza materjałem lotniczym o najwyższej klasie, nieustępującej nikomu na świecie .

Skakali ze spadochronami nasi zachodni sąsiedzi. Szybowiciele trójką dali się wciągać w chmury, skąd złazili pięknie siadając na lotnisku.

Jednem słowem było ślicznie, tylko okropnie mokro. Wilgoć ową chciał wykorzystać skarbnik, proponując, aby brać od publiczności dodatkową opłatę za nasiadówki, ale go zakrzyczeli mniej bezczelni klubowcy.

Wieczorem zakatarzeni zawodnicy odbierali w Ministerstwie Komunikacji co się komu należy. Komisja sportowa, obliczająca punkty, nawaliła wprawdzie w paru wypadkach grubo, ale to tylko dzięki suwakom, które — jak wiadomo — przesuwają się. Potem Prezydent Miasta karmił gości i poił w miarę.

Bez miary i do rana trącano się pucharami w „Adrji". Krótko mówiąc Miting się w „Adrji" skończył.

Potem jeszcze do Gdyni bractwo latało, skąd znowu do Półwieska, gdzie prezes (już bez sztywniaka i z fajką) gości podejmował. Osiemnaście powiatów się zbiegło podziwiać olbrzymie rzesze samolotów. Orkiestry grały, pogoda była piękna, Lewoniewski fikał, Halewski nieprzyzwoicie dużo jadł. Nocowaliśmy rozebrani przez okoliczne ziemiaństwo, strzelaliśmy do tarczy,

(Dokończenie obok na nast. str.)

M. Y.

Konfidencje Bezmiechowskie

Jak co roku — na pierwszy kurs przybyli do Bezmiechowej piloci z różnych stron Polski. Także z AL-u zjechało wielu. „Czystej krwi“ szybowiciele i paru motorowców na okrasę; w tem nawet baloniarz i pilot sterowcowy w jednej osobie. Warszawa, Kraków, Grudziądz, Kielce, Radom, Nowy Sącz, Przemyśl, Stanisławów, Biała Podlaska. Brakowało Gdyni, Poznania i Wilna. Chociaż nie. „Litwa“ była, tylko transplantowana na teren Aeroklubu Lwowskiego.

Kurs rozpoczęto z przedziwną punktualnością. Przyjechawszy drugiego dnia, zastałam już latanie w pełnym toku; ośmiu kolegów na starcie, a zwodnicza aura jakby dla zachęty na dobry początek zapraszała do żaglowania. Kolega z Kielc, czuły na zew żaglu, ruszył na sześć godzin w górę i o mało rekordu Polski nie pobił, ale siły wyższe zmusiły go do lądowania i Grzeszczykowe ośm godzin ostały się znowu nienaruszone. Później pogoda się psuła z dnia na dzień. Przybywali nowi koledzy. Patrzano na nich z początku podejrzliwie, jako na konkurencję do nielicznych maszyn. Z czasem nastrój na starcie zbratał wszystkich. A w dnie nielotne, gdy nie było pola do emulacji aura schroniska robiła swoje. Grano w bridża, na gramofonie, a na nerwach grała beznadziejna pogoda. Nieoceniony gospodarz „minister“ Stanko robi co może, dbając o stronę kulinarną i o dobry humor. Dobry humor jest najlepszą przyprawą... „Pan Twardowski“, wiecznie przepracowany, uprawia czarnoksięskie praktyki w kantynie i hangarze.

Bolesław Wielki, najmiłościwiej nam panujcy w Bezmiechowej, wyrzuca krnąbrnych pilotów z kancelarji. Kancelarja — to przybytek kartotek, ksiąg i królewskiej Royalki. Ale mieszkać mogą tam tylko monarchowie. Bolesław Wielki i Rudolf Gołębie Serce. Dekoracja sali godna panujących. Nadworny karykaturzysta, p. Jarosz, przyozdobił jej ściany i szafy portretami wybitnych postaci swojej epoki. Pierwszy — król Sjamu w europejskim stroju, marznący na starcie. „W ręku ogromna buława...“ Dalej Bolesław Wielki w haubie. (Uśmiech Sfinksa, egipski w dłoni). Jeszcze dalej: „siedzi Pimpuś na drzewie i ludziom się dziwuje, że najmędrszy z nich nie wie, gdzie się szczęście znajduje“... Kochany Pimpuś! Jest także konterfekt najfotogeniczniejszego z pilotów i wreszcie Pantera, apokaliptyczna bestja czyhająca w dżungli.

Obok kancelarji, w jednej klitce służącej za kantynę, jadalnię i sypialnię tłoczą się piloci. Jedli, grali, palili i spali. Nigdzie spokoju. „Rhöngeist“ szaleje. Na pięterkach rzuca gorzej niż w żaglowaniu. Gramofon ochrypł w Bezmiechowej na ogranych płytach: „Idź, nie wracaj“, „Posłuchaj co ci opowiem i nieprzerywaj bowiem“. Od czasu do czasu buntuje się i „przerywa bowiem“. Wówczas w schronisku rozlegają się już tylko gromkie śmiechy pilotów i dzwonki telefonu. Sielskiego nastroju schroniska dopełniają rzędy miednic i dzbanków na ganku na tle pięknej panoramy Beskidu w głębi. Przed gankiem posadzono nawet nieliczne, ale podobno piękne kwiatki. Koło schroniska kręci się już tej wiosny przemiły psiak Nimbus, stróż domowego ogniska o feralnem meteorologicznem imieniu. Taki pies i psia buda dowodzą wybitnie rodzimego nastroju. Zagospodarowaliśmy się na Słonnem na dobre.

W niepogodę, daremnie oczekując lotów i rekordów, robiono wyprawy autem do Leska i Sanoka. Tam — w braku innych — bito rekordy winne. Po drodze instruktor od auta mścił się na swym żaglowym instruktorze, ucząc go przyziemnego pilotażu Forda. Fortuna kołem się toczy... i Ford także.

Pewnego wieczora nawiedziły Bezmiechową duchy. Za przyczyną jednego z młodych pilotów, obdarzonego własnościami medjalnemi. Seans spirytystyczny. Tego jeszcze nie bywało w Bezmiechowej! Z poczciwej oficyny zrobiło się „dom nawiedzony“. Działy się tam niesamowite rzeczy; trzaskało, stukało, kartki z przestrogami spływały z powietrza, a najgorsza przyszła chwila, kiedy ukazał się prawdziwy duch. Z teleplazmy zjawa olbrzymich rozmiarów, jakiś Pat parometrowy o wydłużonem obliczu. Chociaż były takie niedowiarki, co widziały w nim podobieństwo do naszego Litwina... Ekierka przepowiadała niejedno. Dozgonnych towarzyszy i towarzyszki życia, a co najciekawsze, przyszłych rekordzistów Bezmiechowej. Wybraną trójkę asów czekają niezwykłe wyczyny — przecież imienia ich zdradzić nie mogę. Nużby się duchy skompromitowały. Tak jak wiosna tegoroczna...

Lało i lało niezawodnie. Droga na Słonne obślizgła. Komunikacja między schroniskiem a dworem ograniczała się do zjazdów na czworakach — a ciężką pracę miał bezmiechowski Buick, t. j. woły ciągnące pod górę materjał na budowę. Bezmiechowa rozbudowuje się w tym roku. Śni nam się już hotel z komfortem w tem sercu prymitywów.

Jednakże niezawsze lało. Latało się i to dużo. Kurs był niezwykle spokojny. Nie szarpano nerwów instruktorskich. Radość była wielka, kiedy pierwszą siódemkę kierownik szkoły wyzwolił na górę. Dane nam było robić kategorję w obecności samego prezesa A.L., prof. Geislera. Doświadczony pilot balonowy „zrzucał balast“ dla lepszego żaglowania; obok niego pracowali na dyplomy: reprezentant I.B.T.L-u, Pantera, Lopek — i uparty Litwin, zyskawszy sobie miano nocnego lotnika, jako że jeszcze po zachodzie słońca schodzić na ziemię nie chciał. Tylko dwa dni były żaglowe. Reszta kolegów musiała więc czekać na warunki, choć dawno już w tryumfie spalili szałas z gałęzi na „A“ na znak opuszczenia niższych startów. Przy lada powiewie wiatru ogarniała wszystkich gorączka kategorji, aż niektórych instruktor B.B. musiał zawieszać w lotach. Jeden sympatyczny kolega, siwy choć wiekiem młody, sam się w lotach zawiesił i ośm minut ponad startem przebył. Lecz biedna „Pensjonarka“ złożyła skrzydła jak motyl. I chociaż w pełni maja — słowik cichutko siedział na drzewie, potem z niego złaził ku swemu utrudzeniu a naszej radości. W szkoleniu instruktorom przychodziła w pomoc groźba lądowania pod wsią. Piloci kręcili śliczne esy floresy, by nie wylądować zadaleko pod Paszową. Bo tam czekały straszne squaw i rzucały tomahawkami. Coś wybranego dla pani Amy... Choć niezawsze bywało tak źle. Czasem zgraja chłopaczków w lotniczym zapale przenosiła szybowiec aż na sam szczyt. Nic dziwnego: mały narybek szybowniczy przy szkole powszechnej ma swoje koło lotnicze; budują samolociki i stroją niemi dachy domów.

Latali piloci ile się dało. Naszym „Kamieniarzom“ latanie szło wcale nie „jak z Kamienia“. Jeden z nich wyśpiewywał w lotach swą kresową zadumę, aż baby po polach klękały, myśląc że to pienia anielskie z nieba dochodzą. Był też pilot-wesołek, który w górze przekonywująco konwersował z własną nogą. — „Więcej nogi“ — dolatywało wśród emocji wirażu... Metoda okazała się dobra, a wiraże ładne. Dla przestrogi potomnych wspomnę jeszcze, jak pewnego razu Czajka z rozpaczy, że pilot ją opuścił po wylądowaniu — popełniła samobójstwo. Smutny to był widok — gdy stanęła dęba na wietrze i połamana złożyła się do stóp niewiernego.

Miała też Bezmiechowa swoją szkolną sensację tej wiosny — pierwsze w Polsce starty na podwójnych amor-

---

graliśmy w bridge'a — jednem słowem week-end, psia para, co się zowie. Wróciliśmy do Warszawy, gdzie Grabiński wmuszał w chorych kanapki i słodycze, za co Czesi słusznie wbili mu szpilkę w lewą pierś.

Pięć maszyn goście nasi podkwasili na naszej ziemi, żeby Halewskiemu zrobić przyjemny rewanż.

Miting się udał. Deficytu niema. Stwierdziliśmy, że „niepogoda nie robi różnicy w zdjęciach“ i że przyszłość nasza. Jakoś to będzie. Co będzie, to będzie. Życie nie jest romansem, jednak jest piękne. Niech żyje kryzys!

Na tym miejscu, w imieniu starszych cechu lotniczego, składam najcięższe życzenia wesołego małżeństwa i zachętę do wytrwania, mimo wszystko, ni mniej ni więcej tylko St. Praussom.

T. P.

tyzatorach. Ciągnięta przez 16 ludzi, ruszała poważnie sędziwa CW II., służąca do treningu lądowań pod górę. Pierwszą ofiarą był por. Czarkowski i znosił start gwałtownie przyśpieszony z właściwą sobie dezynwolturą. Później piloci słownie reagowali na inowację.

— — — — — — — —

Na zakończenie nie mogę odmówić sobie paru słów o naszych rekordzistach. Na Zielone Święta tłumnie odwiedzono Bezmiechową, by przyjrzeć się lataniu asów. Entuzjazm był wielki i rekordy też. Jak wszystkim wiadomo, serję przelotów zapoczątkował instr. Baranowski. Zasłużył się propagandzie, siadając w okolicy, gdzie ludzie szybowców jeszcze nie znali i myśleli, że to samolot z zepsutym silnikiem przymusowo ląduje. Po Baranowskim instr. Mynarski i sam kierownik B. Łopatniuk przespacerowali się obaj do Ustrzyk. Kiedy zaś por. Czarkowski wziął kurs na Budapeszt i ruszył na przelot obawiano się, że leci do Indji... Tymczasem tryumfalny telegram z Łomny obwieścił nam nowe pobicie rekordu Polski w przelocie i na drugi dzień rekordzista z maszyną był już z powrotem w Bezmiechowej. Specjalistą od Komara okazał się kpt. Łukasiewicz. Dziwne na nim ślizgi i spiralki wyczyniał, a na „Lwowie" pobił rekord Polski na długotrwałość i wysokość. Pilot Kula znowu ukochał CW II., na której wylatał ponad 5 godzin, chociaż bardzo go wytrząchało pod cumulusami. Oprócz asów także i młodszym pilotom gościnne cumulusy dały zaznać czaru żaglowania w termice. Gdyby styl XVI wieku odpowiadał żaglowaniu, chętnie napisałabym „Pochwałę żaglu". A i tak zapytam z Mikołajem Reyem: Azaż to nie roskosz?!

Szybownictwo Z. S. S. R.

(Dokończenie str. 186)

Uwagi ogólne.

8-my zlot w odróżnieniu od poprzednich nie posiadał charakteru szkolnego i może raczej być nazwany zawodami.

Praca nad metodami szkolenia w czasie zlotu miała wyraz w wymianie doświadczenia pomiędzy kierownikami Centralnej Szkoły a uczestnikami zlotu.

W związku z metodami szkolenia była rozpatrywana kwestja roli szybowca dwumiejscowego.

Jednogłośnie przyjęto wniosek, że taki szybowiec do szkolenia jest niezbędny. Jaki będzie zakres jego zastosowania — to jest kwestja praktyki i specjalnych doświadczeń. Na razie oczywistem jest, że dzięki szybowcowi dwumiejscowemu można sprawować:

a) kontrolę przygotowania ucznia do lotów żaglowych;

b) kontrolę, jego postępów w żaglowaniu;

c) ostateczne sprawdzenie jego kwalifikacyj jako pilota żaglowego.

Brano pod uwagę możliwość zastosowania szybowca dwumiejscowego do szkolenia początkowego w Centralnej

Wyniki maksymalne osiągnięte na poszczególnych zlotach.

Rok	Wysokość w m	Odległość w km	Długotrwałość
1 zlot 1923	100	1,5	1 g. 2′ 30″
2 „ 1924	312	3,86	5 g. 15′ 32″
3 „ 1925	435	24,4	12 g. 6′ 25″
4 „ 1927	—	15,0	—
5 „ 1928	375	14,0	1 g. 02′
6 „ 1929	1520	34,6	10 g. 22′
7 „ 1930	—	—	—
8 „ 1932	2230	43,5	14 g. 48′

Szkole na Krymie, pozostawiając szybowce jednomiejscowe dla szkół o niskich wzgórzach i słabych wiatrach.

Wykonano w tym kierunku szereg doświadczeń lecz wniosków konkretnych jeszcze nie wyciągnięto.

Jednem z głównych zadań zlotu było danie jaknajwięcej treningu młodym, obiecującym pilotom żaglowym. W tym celu dano im możność latania na różnych szybowcach oswajając ich z przechodzeniem z jednego szybowca na drugi.

Wyniki zlotu widoczne są z załączonych cyfr.

Porównanie rekordów sowieckich z niemieckiemi i amerykańskiemi.

Rodzaj rekordu	Rekord niemiecki	Rekord amerykański	Rekord sowiecki
Wysokość lotu bez pasażera w m ...	2185	1620	2230
Wysokość lotu z pasażerem w m.	1250	645	1945
Długotrwałość lotu bez pasażera ...	14g.43′	8g.18′	14g 58′
Długotrwałość lotu z pasażerem....	9g.21′	7g.31′	10g.48′
Długotrwałość lotu z 2 pasażerami ..	nie ma	nie ma	4g.01′
Odległość w km...	220	107	43,5

Porównanie wyników zlotów na Krymie.

	Rok	Ogólna ilość lotów	Ogólny czas lotów	Lotów żaglowych	Ogólny czas lotów żaglowych	Czas na 1 szybowiec	Czas na 1 pilota	Najlepszy czas
1 zlot	1923	44	2 g. 6′25″	—	—	—	—	1g.2′30″
2 „	1924	572	27 g. 0′ 3″	—	—	7g. 55′45″	7g.31′36″	5g.15′32″
3 „	1925	374	61 g.31′34″	—	—	18g.42′44″	18g.3′21″	12g.6′25″
4 „	—	ca700	—	—	—	—	—	—
5 „	1928	132	8 g.17′19″	25	6g.30′	3g. 4′	—	1g.2′
6 „	1929	588	99 g 19′	115	92g.	22g.12′	—	10g.22′
7 „	1930	4127	100g.26′	140	65g.	—	—	—
8 „	1932	662	761g.44′	600	750 g.	77g. 6′	60g.15′	14g.48′
Zawody niemieckie	1932	540	300g.	—	—	31g.12′	31g.12′	12g.
Zawody amerykańskie	1932	165	200g.	—	—	—	—	8g.18′

Coupe Deutsch de la Meurthe 1933 r.

(Dokończenie str. 210)

duktorem Farmana i kompresorem odśrodkowym Farmana o przekładni 1 : 2,25. Litraż 7,89, moc 420 KM. przy 4.000 obr/min. Silnik ten był zamontowany na płatowcu Farmana — dolnopłacie o skrzydłach wzmocnionych linkami, w odróżnieniu od Farmana z Renault-Bengali, który miał skrzydło wolnonośne.

W wyniku ostatecznej klasyfikacji, fabryka Poteza otrzymała jako sumę łączną nagród pieniężnych 1.542.165,50 franków, zaś Caudron 533.409,75 fr.

Nagrody te są bezwątpienia nadzwyczaj rozsądną subwencją dla przemysłu lotniczego, gdyż pozwolą fabrykom, które wykazały się tak pięknemi wynikami, na dalsze prace w tym zakresie.

Francuzi, którzy zignorowali Challenge 1932 r., nie wykazując się nań specjalnemi konstrukcjami, zrozumieli zapewne, iż np. studja nad zagadnieniami szybkich maszyn niekoniecznie trzeba prowadzić na płatowcach z potężnemi silnikami, i że doświadczenie osiągnięte z budowy płatowców na „Coupe Deutsch" może być b. dobrze wyzyskane tak samo przy budowie samolotów bojowych jak i komunikacyjnych.

Jest to rzeczą pewną, że silniki, które brały udział w „Coupe Deutsch", po zmniejszeniu kompresji i po dokonaniu pewnych przeróbek, zwiększających ich użytkowność, staną się pierwszorzędnemi silnikami turystycznemi. Francuzi zrozumieli widocznie, iż piękne wyniki, do jakich doszli Niemcy w dziedzinie konstrukcji samolotów komunikacyjnych — są w ścisłym związku ze świetnym rozwojem ich lotnictwa turystycznego.

Lot nad Afryką

(Dokończenie str. 194)



Zabawa Arabów z prochem (opisana w tekście artykułu).

Zabawa ta dla tubylców jest — jak nas zapewniają obeznani z ich zwyczajami europejczycy — największą przyjemnością. Gdyby nie ograniczona ilość otrzymanego prochu, kontynuowaliby ją niewątpliwie przez cały dzień.

Biada temu Arabowi, który w zbytnim zapale lub przez nieuwagę wystrzeli zawcześnie lub zapóźno. Spotyka go pogardliwe spojrzenie i pokiwanie głową wszystkich innych, którym zepsuł przyjemność.

Ale czas nagli. Gdy Arabowie oddają się jeszcze ulubionej zabawie, my wyruszamy na lotnisko, musimy bowiem dziś jeszcze dolecieć do Laghouatu, oazy, położonej o 170 km na północ, by dogonić dzień stracony w Algierze.

Po godzinnym locie lądujemy na lotnisku w Laghouacie. Na zwiedzenie oazy już zapóźno, zresztą, za dużo tych wrażeń. Blisko 700 km nad Saharą, pobyt w Ghardaii — to wystarczy!

Następnego dnia czeka nas dalszy, 600-kilometrowy przelot nad pustynią. Przelot ten pokazuje nam jeszcze inne oblicze Sahary. Z terenu prawie płaskiego, z drobnemi tylko wzgórzami, lot prowadzi teraz przez teren górzysty.

Z Laghouatu, położonego 700 m nad poziomem morza, kierujemy się do Colomb-Bechar, położonego mniej więcej na tej samej wysokości, jednak mijać musimy góry, dochodzące do 1.500 m a w jednem miejscu nawet do 2.000 m.

Dziwne są to góry. Bez jakiejkolwiek roślinności, o fantastycznych kształtach, wystające z piasków pustyni. Mijamy pasma długie na kilkanaście kilometrów, zupełnie strome, a szerokie u podstawy zaledwie na kilkaset metrów. To znów olbrzymie jakby skamieniałe węże, albo przypominające kratery wygasłych przed tysiącami wieków wulkanów.

Nasz RWD wyprawia nad temi górami nieprawdopodobne harce. Rzuca się to w lewo, to w prawo, to w górę to w dół, możnaby sądzić, że podpatrzył wczorajsze „pląsy" Arabów w Ghardaii i chce pokazać, że i on to samo potrafi. Prowadzony pewną ręką kpt. Hirszbandta, musi jednak — chcąc nie chcąc — trzymać się nakreślonego kursu. Po czterech godzinach lądujemy w Colomb-Bechar.

Po wylądowaniu przekonywujemy się, że dostaliśmy się w prawdziwe piekło Sahary. Colomb-Bechar, leżące jak w kotle, otoczone ze wszech stron skalistemi górami, mimo wysokiego położenia posiada już teraz nieprawdopodobną temperaturę. Powietrze, niezmącone żadnym powiewem wiatru, wprost pali.

Wielka gościnność gospodarzy, oficerów francuskich, pozwala jednak prędko zapomnieć o temperaturze. Na drugi dzień opuszczamy Colomb-Bechar wynosząc jaknajlepsze wspomnienie.

W Colomb-Bechar jeszcze raz spotykamy Polaków-legjonistów. Tym razem są to bezrobotni z Francji.

Przy odlocie mamy nowe widowisko. Zbliża się zapowiedziana chmura piaskowa. Cały południowy horyzont robi wrażenie jednego wielkiego żółtego muru. Uciekamy przed tą chmurą na północ. Nie dogoni nas.

Lecąc na północ, opuszczamy Saharę. Teraz musimy minąć góry Atlasu, by znów znaleźć się w Marokko. Celem naszym jest Fez.

Tymczasem Atlas szykuje nam niespodziankę. Gdy zbliżamy się do przełęczy położonej mniej więcej na wysokości 2.000 m, przekonywujemy się, że północna strona Atlasu zamknięta jest zupełnie chmurami. Po krótkim namyśle decydujemy się lecieć na zachód, w nadziei, że chmury te osadzają się o szczyty Atlasu i że nad terenami niższemi będą mniej zwarte.

Idziemy wyżej, lecimy nad chmurami, dokładnie określając kurs i czas lotu.

Po 20 minutach rzeczywiście chmury wykazują pewne dziury. Teren pod nami jest już znacznie niższy. Schodzimy pod chmurą i dajemy poprawkę na wschód.

Po 30 minutach lotu widzimy przed nami wielkie miasto. Może to być tylko Meknes albo o 50 km dalej na wschód położony Fez, cel naszej dzisiejszej podróży. Nadlatujemy bliżej: to Meknes. Po 20 minutach lądujemy na lotnisku w Fezie. Tylko mała część samolotów odbyła ten nader trudny etap bez lądowania po drodze.

Rajd dobiega końca.

Dnia następnego, przy pięknej pogodzie, lecimy wzdłuż Atlasu na zachód do Marrakechu. Widok szczytów Atlasu, pokrytych wiecznym śniegiem, w pełni słońca afrykańskiego pozostawia niezatarte wspomnienie.

Dnia następnego (23 kwietnia) ostatni już etap: Marrakech — Casablanka. Rajd Północno-Afrykański jest skończony. Nas czeka nowy rajd: Casablanka — Warszawa, dłuższy od tego afrykańskiego o blisko 1000 km.

Jeden dzień poświęcamy odpoczynkowi, potem czynimy przygotowania do powrotnej drogi i w środę rano mamy startować.

Tymczasem zapowiedziana na wtorek audjencja u rezydenta Francji w Rabacie i wieczorne przyjęcie w Aeroklubie w Casablance zmuszają nas do przesunięcia terminu odlotu.

We wtorek udajemy się do Rabatu. Po tej oficjalnej wizycie u rezydenta Francji, który w imieniu Sułtana Marokańskiego dekoruje nas orderami marokkańskiemi, udajemy się do paszy Rabatu. Towarzyszy nam inż. Zalewski, zamieszkujący w Casablance, będący naszym duchem opiekuńczym.

Pasza to coś w rodzaju wojewody. Władza jego jednak jest znacznie większa, jest on bowiem i najwyższym sę-

dzią w swoim okręgu. Naturalnie jego prawo karania jest ograniczone i dotyczy wogóle tylko tubylców.

Pasza przyjmuje nas nader gościnnie. Spędzamy u niego parę miłych chwil. Na pożegnanie pasza osobiście kreśli po arabsku kilka miłych słów pozdrowienia, które później inż. Zalewski maluje nam na pamiątkę na samolocie.

Wieczorem tego dnia jesteśmy jeszcze w Aeroklubie w Casablance na pożegnalnej wizycie, w czasie której otrzymujemy z rąk prezesa Laurent przyznany nam decyzją komisji sportowej „Puhar Cudzoziemców", przeznaczony dla tej ekipy cudzoziemskiej, która osiągnie w czasie konkursu najlepsze wyniki.

Jeszcze dzień pobytu w Casablance i wyruszamy w drogę powrotną.

Startujemy w czwartek rano i znanym już szlakiem kierujemy się na wschód. Mijamy znów Meknes, Tazę, Fez, Oudjda — lądujemy w Sidi-Bel-Abbes. Nabieramy benzynę i lecimy do Algieru, gdzie nas zatrzymuje drobna reparacja.

Nie martwimy się tem zbytnio. Odwiedzamy Polaków, państwa G., którzy tak serdecznie zajęli się nami w czasie pierwszej naszej bytności i znów spędzamy kilka miłych chwil w Algierze.

Dnia następnego, 28 kwietnia, dopiero w południe startujemy w dalszą drogę.

Dzieli nas od Tunisu 630 km. Jeżeli natrafimy na nieprzychylne wiatry, nie zdołamy osiągnąć Tunisu przed zachodem słońca.

Lecimy nad terenem górzystym, przypominającym bardzo etap Oran — Algier. Wiatr mamy całą drogę w plecy. Uzyskujemy najlepszą szybkość z całego lotu, bo blisko 190 km na godzinę; a właśnie na tym etapie tak bardzo nam szybkość jest potrzebna! Po 3-ch godzinach i 25 minutach lądujemy na lotnisku w Tunisie. Uprzejmy komendant lotniska wojskowego w Tunisie na wiadomość o przelocie oficerów polskich polecił przygotować wszystko na nasz przylot w hangarach wojskowych.

Ponieważ jednak lecimy samolotem cywilnym, więc po wylądowaniu udajemy się do cywilnego portu lotniczego, gdzie nas już oczekują na skutek otrzymanej depeszy z Algieru.

Dnia następnego mamy przelecieć przestrzeń 200-kilometrową nad morzem, dzielącą Tunis od Sycylji. Z tem związany jest szereg formalności. Rano kpt. Hirszbandt przygotowuje samolot i pilnuje napełnienia materjałów pędnych, ja udaję się do odalonej o 5 km bazy morskiej, by tam uzyskać niezbędne informacje i załatwić wszystko co trzeba.

W drodze powrotnej wstępuję na chwilę do komendanta lotniska wojskowego, by złożyć mu wizytę i podziękować za wczorajszą uprzejmość.

O godz. 11-ej startujemy.

Kierujemy się odrazu na morze, stopniowo nabierając wysokości.

Po 20 minutach lotu mijamy małą wysepkę Zembra, ostatnią cząstkę Afryki, którą teraz, po 2-tygodniowem pobycie opuszczamy.

70 km na wschód wystaje z morza wyspa Pantalleria. Mijamy blisko brzegów afrykańskich 2 okręty i jeden żaglowiec.

Przed nami pełne morze.

Tak lecimy około 10-ciu minut, gdy na horyzoncie, z razu jeszcze bardzo mglisto zaczynają się zarysowywać brzegi Sycylji.

Coraz wyraźniej występują kontury brzegów i po półtoragodzinnym locie nad zupełnie spokojną, niebieską taflą Morza Śródziemnego, mijamy brzeg południowy Sycylji.

Ukształtowaniem swoim góry Sycylijskie bardzo przypominają teren między Algierem i Tunisem, mijane miejscowości noszą jednak już wyraźne cechy czysto włoskie.

Po 2-godzinnym locie lądujemy w Palermo. Przyjmują nas tu serdecznie przedstawiciele klubu lotniczego. Przybywają różni urzędnicy, zaczyna się załatwianie formalności.

W czasie załatwiania tych formalności zjawia się na lotnisku prezes klubu, ks. Castelcicala de la Tour, by nas powitać i, o ile trzeba, — pomóc.

Oczekiwanie na materjały pędne i opóźnienie przy starcie w Tunisie uniemożliwiają nam coprawda osiągnięcie dziś jeszcze Rzymu. Chcemy jednak dolecieć conajmniej do Neapolu. Tymczasem nadchodzi wiadomość, że w Neapolu ze względu na prowadzone na lotnisku roboty lądować nie można. Krzyżuje to nasze plany. Musimy zostać w Palermo.

Nie jesteśmy zresztą zbytnio zmartwieni perspektywą spędzenia chwil kilku w tym pięknym zakątku.

Wieczorem raz jeszcze spotykamy się z naszymi miłymi gospodarzami w klubie.

W niedzielę (30 kwietnia) startujemy rano z Palermo i lecimy czas dłuższy wzdłuż brzegu północnego. Zaraz po starcie na horyzoncie zarysowuje się potężny masyw śniegiem pokrytej Etny.

Mijamy cieśninę koło Mesyny, robiąc duży łuk w morze, bo sama cieśnina jest strefą zakazaną.

Potem lecimy wzdłuż półwyspu Apenińskiego. Teraz dopiero jesteśmy nad właściwym kontynentem europejskim. Przy pięknej pogodzie i dużej przejrzystości powietrza roztacza się pod nami wspaniały widok. Ogarniamy wzrokiem półwysep apeniński w całej szerokości, nieraz równocześnie widzimy obydwa brzegi otaczającego go morza. Urok powiększają licznie rozsiane wyspy.

Mijamy wyspę z wygasłym wulkanem Stromboli, a po 2-godzinnym locie zatokę Neapolitańską z Wezuwjuszem.

Jeszcze 150 km i, po przelocie nad Rzymem, lądujemy na lotnisku Littorio.

Dzień 1-y maja spędzamy w Rzymie, zwiedzając pośpiesznie miasto. Dnia 2-go maja zamierzamy bez lądowania osiągnąć Budapeszt.

Będzie to jednak tylko możliwe, o ile warunki atmosferyczne sprzyjać nam będą i pozwolą na ominięcie od południa, lotem nad morzem dużej strefy zakazanej, otaczającej Wenecję.

Na lotnisku Littorio dowiadujemy się, że przepowiednie atmosferyczne nie bardzo są korzystne. Mamy silny czołowy wiatr, całe wybrzeże Adrjatyckie i Lombardja zamknięte są gęstą warstwą chmur.

Szanse osiągnięcia bez lądowania Budapesztu wybitnie maleją.

Startujemy. Lecimy prawie dokładnie na północ doliną Tybru. Przy ładnej, słonecznej pogodzie mijamy Peruwję zostawiając po lewej ręce pięknie położone jezioro Trazymeńskie. Zbliżamy się do przełęczy Apeninu.

Tymczasem, zgodnie z przepowiednią meteorologji (tak często się mylą, dlaczego właśnie teraz musieli mieć rację!), cała przestrzeń na wschód zamknięta jest gęstą ławą chmur. Zmieniamy więc kurs nieco na wschód, lecąc dalej wzdłuż Tybru, który koło Peruwji winniśmy byli opuścić. Tymczasem zbliżamy się już do jego źródeł i jesteśmy w miejscu rozdziału wód. Wszystkie wąwozy na prawo od nas prowadzą w kierunku Adrjatyku. Bierzemy więc znowu kurs na północnywschód i wlatujemy w jeden z wąwozów. Schodzimy pod chmury, lecimy teraz niczem w olbrzymim tunelu. Z dwóch stron mamy dość stromo spadające skały, których wierzchołki znikają w chmurach.

Kilkanaście metrów pod nami wartko płynie jakiś potok, wzdłuż którego w skale wybita jest droga. Mijamy szereg drobnych miejscowości, ciągle zmieniając kierunek, jak tego wymaga bieg rzeki, by wreszcie po 20-minuto-

wym locie znaleźć się nad równiną i brzegiem Adrjatyku.

Gdzie jesteśmy, tego dokładnie nie wiemy. Z obliczeń naszych wynika, że musieliśmy wyjść między Rimini a Rawenną.

Zmieniamy teraz kurs na północno-zachodni. Po kilkunastu minutach zbliżamy się do jakiegoś wielkiego miasta: Rawenna. Obliczenia nasze okazały się słuszne. Tymczasem pogoda pogarsza się. Zaczyna padać deszcz, pułap chmur — 200 m. Alternatywa ominięcia weneckiej strefy zakazanej od południa przez morze upada. Zmuszeni jesteśmy zrobić wielki łuk na północ, dołożyć około 100 km. drogi. Lot wprost do Budapesztu już nie jest aktualny, będziemy lądować w Zagrzebiu.

Lecimy teraz zaledwie na wysokości 100 metrów. Mijamy kolejno Ferrarę, Padwę, Trewizo, zbliżamy się do Tryjestu. Istnieje możność wylądowania w Udinie, lecz pocieszamy się, że „po tamtej stronie gór“ będzie lepsza pogoda i decydujemy się lecieć do Zagrzebia. Mijamy ostatnie wybiegi Alp, „przekraczamy“ granicę zgodnie z przepisami, w Postumji, i rzeczywiście... w Jugosławji pogoda! Przelatujemy nad Lubljaną i doliną Sawy, kierujemy się do Zagrzebia, gdzie lądujemy po przeszło czterogodzinnym locie.

Lot Rzym — Zagrzeb to niewątpliwie najtrudniejszy przelot w czasie całego naszego rajdu.

W Zagrzebiu jesteśmy przyjęci serdecznie. Prędko załatwione są formalności i zaopatrzenie w materjały pędne. Nieco opóźnieni, o godz. 4-ej startujemy do Budapesztu.

Po długim czasie, właściwie pierwszy raz od startu w Warszawie (nie licząc Sahary), mamy przed sobą lot nad zupełną równiną. Jesteśmy tej równiny spragnieni. Niebawem już leży za nami Jugosławja, lecimy nad terytorjum węgierskiem, zbliżamy się do jeziora Balaton. Niestety, silnie zamglone powietrze nie pozwala nam oglądać pięknego jeziora w całej jego okazałości.

Po dwóch godzinach lądujem w Budapeszcie, oczekiwani i serdecznie witani przez pp. konsula dr. Chełmickiego i sekretarza poselstwa hr. Mycielskiego. Z ramienia Aeroklubu jest obecny nasz stary znajomy, sekretarz generalny, p. v. Hültl. Specjalny delegat Ministerstwa wita nas prócz tego w imieniu władz węgierskich i składa nam gratulacje z powodu pomyślnego odbycia lotu afrykańskiego. Szczerze wdzięczni, dziękujemy za tak liczne dowody sympatji.

Dzień następny — to 3-ci maja. Święto narodowe.

Przedpołudnie spędzamy jeszcze wśród Polonji budapeszteńskiej na różnych uroczystościach związanych ze świętem narodowem. Popołudniu odlatujemy. Krótki lot nad obszarem węgierskim i jesteśmy w Czechosłowacji. Jeszcze tylko kilka chwil i oto jesteśmy w Polsce. Mijamy Jasło, Dębicę, Mielec, Starachowice, Radom. Punktualnie o godzinie szóstej koła naszego RWD dotykają murawy lotniska Mokotowskiego.

Witani serdecznie, zasypywani jesteśmy pytaniami. Jedziemy do Aeroklubu R. P., gdzie wobec przedstawicieli prasy i zebranych gości zdaję krótkie sprawozdanie z lotu.

Skończony jest lot do północnej Afryki, lot pełen emocyj i wrażeń....

Jesteśmy w domu.

Tak przedstawia się pokrótce przebieg naszego lotu.

Załączone tabele dają czytelnikom możność zorjentowania się co do odbytej trasy, osiągniętej szybkości i t. p.

Lot ten dał nam bardzo dużo doświadczeń. Jeśli chodzi o jego główny cel, zbadanie możliwości przeprowadzenia trasy Challenge'u przez Afrykę, to potwierdził on całkowicie tę możliwość, naturalnie jedynie co się tyczy Tunisu, Algieru i Marokka. W tych okolicach sieć lotnisk jest nadzwyczaj szeroko rozbudowana a główne lotniska, jak Casablanka, Sidi-Bel-Abbes, Oran, Algier, Tunis, posiadają wszelkie nowoczesne urządzenia. Łączność, służba meteorologiczna, zaopatrzenie stoją całkowicie na poziomie europejskim.

Co się tyczy naszego samolotu, to stwierdzić należy, że RWD-5 w tym locie jeszcze raz dał dowód swoich wysokich zalet i całkowicie spełnił pokładane w nim nadzieje.

W końcu lot nasz miał niewątpliwie duże znaczenie propagandowe, pozwolił pozatem na zadzierżgnięcie szeregu nici prawdziwej sympatji.

To też wdzięczność nasza za ten piękny lot należy się w pierwszym rzędzie Aeroklubowi Warszawskiemu, który na ten cel, jak zaznaczyłem na wstępie, użyczył swego samolotu oraz Warszawskiemu Komitetowi Kolejowemu LOPP, jako fundatorowi „Kolejarza II“.



5-y Teoretyczny Kurs Pilotażu Aeroklubu Warszawskiego. Słuchacze, wykładowcy i przedstawiciele zarządu A. W.

Siedzą od lewej komendant Ośrodka p. w. lot. przy A. W. por. pil. I. Kulczykowski, red. J. Osiński, kierownik kursu inż. P. Walewski, kpt. T. Halewski, inż. W. Rychter, inż. J. Rzewnicki i mgr. Niemczewski

BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«

AEROKLUB WARSZAWSKI

Loty w maju. W maju r. b. wykonano w klubie 891 lotów w czasie 284 godz. 30 minut.

Sport. Klub zorganizował w dn. 24—25 maja II Międzynarodowy Meeting Lotniczy, w którym z ramienia klubu brało udział 5 samolotów.

Na I Lot Zachodniej Polski w Poznaniu Klub wysłał 2 samoloty.

Na V Lot Poł.-Zach. Polski w Krakowie — 3.

Sprzęt. Przybył do Klubu samolot „Sido" — prywatna własność inż. Szukiewicza.

W maju Klub posiadał 18 samolotów własnych, z czego zdolnych do lotu było 10 (w tem 3 szkolne).

Godziny urzędowania. Wyznaczone zostały następujące godziny urzędowania organów i agend Klubu.

Sekretarjat (biuro) jest czynne w poniedziałki, środy i piątki w godz. 18—20; we wtorki, czwartki i soboty od 13 do 15.

Wypłaty dostawcom uskuteczniane są we środy (18—20).

Prezydjum urzęduje we wtorki od godz. 18 do 19 i w piątki od 19 do 20.

Gospodarz Klubu. Obowiązki gospodarza Klubu przyjął z dn. 15 czerwca dr. Władysław Grabski.

LUBELSKI KLUB LOTNICZY W LUBLINIE

Walne zebranie. Dnia 7 marca odbyło się walne zebranie L. K. L. z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie.
2. Wybór prezydjum.
3. Odczytanie protokółu z poprzedniego zebrania.
4. Sprawozdanie z działalności Zarządu i Komisji Rewizyjnej.
5. Wnioski ustępującego Zarządu.
6. Preliminarz budżetowy na rok 1933/34.
7. Wybory nowych władz.

Po zagajeniu przez prezesa, p. inż. T. Gumowskiego, i wyborze prezydjum w składzie: p. Grzybowski — przewodniczący, pp. Drwal i Krawczenko — asesorowie, przystąpiono do sprawozdania z działalności ustępującego Zarządu. Jak wynika ze sprawozdań prezydjum i poszczególnych kierowników sekcyj, poza normalną działalnością, w roku ubiegłym L.K.L. wybudował hangar klubowy, dwa samoloty sportowe LKL-IV i LKL-V oraz zorganizował 3-cie Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze. Majątek Klubu wzrósł o przeszło 30.000 zł.

Po odczytaniu protokółu Komisji Rewizyjnej i po żywej dyskusji, walne zebranie przyjęło do wiadomości sprawozdanie Zarządu i udzieliło mu absolutorjum.

Ustępujący Zarząd zgłosił 2 wnioski, które zostały uchwalone:

1) Walne zebranie poleca nowemu Zarządowi opracowanie nowego statutu Klubu, wciągnięcie do Klubu szerszych warstw społeczeństwa lubelskiego i w terminie 4-o miesięcznym zwołanie walnego zebrania dla uchwalenia zmiany statutu.

2) Walne zebranie poleca nowemu Zarządowi zorganizować przy LKL. Centralne Warsztaty Aeroklubów, których regulamin ma być przedłożony przyszłemu walnemu zebraniu.

Następnie uchwalono preliminarz na rok 1933, zamykający się sumą 51.479 zł.

Po krótkiej przerwie przystąpiono do wyboru nowego Zarządu, który ukonstytuował się j. n.: Prezes — inż. Marjan Bartolewski, wiceprezes—p. Jan Fiedorow, sekretarz — p. Zbigniew Muszyński, skarbnik — p. Jan Kruk, kier. sportowy — inż. Janusz Lange, kier. szybowcowy — p. Andrzej Wałach, kier. warsztatów — p. Kazimierz Różański, kier. techniczny i latania — p. Jerzy Snawadzki, kier. Biura Konstrukcyjnego — p. Józef Medwecki, kier. Sekcji Budowy p. Jan Gill, kier. szkoły — inż. Witold Grabowski, kier. Sekcji Kult.-Oświatowej — p. Piotr Krukowski.

W skład Komisji Rewizyjnej weszli: pp. Marjan Sowa, Janusz Arkuszewski i Jan Czapliński.

W skład Sądu Rozjemczego weszli: pp. inż. Tadeusz Gumowski, inż. Jerzy Rudlicki i Stanisław Pogorzelski.

W wolnych wnioskach walne zebranie postanowiło wysłać serdeczne podziękowanie p. Antoniemu Cieńskiemu za pracę położoną przy rozwoju Klubu przez cały czas jego obecności w Lublinie oraz uchwaliło zmianę wysokości wpisowego i składek członkowskich.

AEROKLUB KRAKOWSKI

OKRĘGOWY KOMITET SZYBOWCOWY W KRAKOWIE.

W dniu 20 kwietnia b. r. odbyło się organizacyjne zebranie Okręgowego Komitetu Szybowcowego w Krakowie. W zebraniu wzięli udział delegaci: Wojewódzkiego Komitetu LOPP, Kolejowego Komitetu LOPP, Aeroklubu Krakowskiego, 2-go pułku lotniczego, Dowództwa Okręgu Korpusu Nr. V, Ośrodka p. w. lot. oraz reprezentanci prowincjonalnych kół szybowcowych Krakowa, Jasła, Dębicy, Zakopanego i Nowego Sącza.

Do zarządu Komitetu Szybowcowego zostali wybrani: inż. Mieczysław Stodolski— jako przewodniczący, inż. Władysław Ulatowski — jako zastępca przewodniczącego, p. Józef Dusik — jako sekretarz, mjr. dr. Kazimierz Michalik — jako skarbnik oraz inż. Juljusz Orłowicz, inż. Eustachy Ekielski, kpt. pil. Władysław Kułakowski jako członkowie zarządu.

Program pracy O. K. S. Kraków na najbliższy sezon obejmuje:

1) Uporządkowanie spraw natury organizacyjnej, a przedewszystkiem rejestrację kół i szybowisk,

2) Wyszkolenie przynajmniej po jednym instruktorze dla poszczególnych kół szybowcowych,

3) Wyszukanie odpowiedniego terenu na centralne szybowisko O. K. S. dla lotów żaglowych,

4) Budowa względnie zakupno szybowców wyższej kategorji do treningu pilotów kat. C.

Koła szybowcowe w Nowym Sączu i Zakopanem zamierzają zorganizować kursy szybowcowe, obejmujące program szkolenia do kat. B. włącznie. Koło Krakowskie ukończyło już kurs teoretyczny i rozpoczęło kurs praktyczny do kat. A. na terenie płaskim. W kursie tym bierze udział 12 kandydatów w wieku przedpoborowym.

Okręgowy Komitet Szybowcowy dysponuje obecnie 4-ma szybowcami typu CWJ, tyloma wózkami, narzędziem, 2-ma linami startowemi i t. p. Obecnie jest na ukończeniu 5-ty szybowiec CWJ. finansowany przez Kolejowe Przysposobienie Wojskowe.

Przewodniczący O. K. S. Kraków
(—) Inż. M. Stodolski

Sekretarz
(—) J. Dusik

Redaktor odpowiedzialny: **Jerzy Osiński.** Wydawca: **Komitet Stołeczny L. O. P. P.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15. Klisze wykonano w Zakładzie „Helios", Warecka 12.